

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
Белорусский национальный технический университет
Кафедра «Гидротехническое и энергетическое строительства
строительство, водный транспорт и гидравлика»

ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ПО
УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ

МОРСКОЕ ПРАВО

для специальности

1-37 03 02 «Кораблестроение и техническая эксплуатация водного
транспорта»

Составители: М.К. Щербакова; И.В. Качанов; И.М. Шаталов

ЭУМК предназначен для студентов специальности 1-37 03 02. ЭУМК содержит 3 раздела. Теоретический раздел содержит основной конспект лекций учебной дисциплины. Раздел контроля знаний, включает в себя вопросы к зачету, тематику рефератов. Вспомогательный раздел содержит выдержки из учебной программы: учебно-методическую карту для изучения учебной дисциплины, перечень учебных изданий, рекомендуемых для изучения учебной дисциплины, электронные учебники и учебно-методические пособия.

Требования к системе: IBM PC-совместимый ПК стандартной конфигурации, дисковод CD-ROM. Программа работает в среде Windows.

Открытие ЭУМК производится посредством запуска файла *ЭУМК Морское право.pdf*. Возможен просмотр электронного издания непосредственно с компакт-диска без предварительного копирования на жесткий диск компьютера.

Белорусский национальный технический университет.
Факультет энергетического строительства.
пр-т Независимости, 65/2, г. Минск, Республика Беларусь
Тел.: (017) 292-71-93
E-mail: eie@bntu.by
<http://www.bntu.by>
Регистрационный № БНТУ _____

© БНТУ, 2020

© М.К. Щербакова; И.В. Качанов; И.М. Шаталов

Перечень материалов

Электронный учебно-методический комплекс (ЭУМК) по дисциплине «Морское право» содержит материалы для теоретического изучения учебной дисциплины, представленные кратким конспектом лекций, контрольные вопросы к зачету и самостоятельной подготовке, темы рефератов, учебную программу учебной дисциплины и перечень основной и дополнительной литературы

Пояснительная записка

Цели УМК – самостоятельная теоретическая и практическая подготовка, направленная на ознакомление студентов, которые не имеют юридической подготовки, с базовыми концепциями и механизмами международного морского права и с правовым регулированием судоходства Республики Беларусь.

Особенности структурирования и подачи учебного материала

Структурно ЭУМК по дисциплине «Морское право» состоит из теоретического раздела, раздела контроля знаний и вспомогательного раздела.

Теоретический раздел содержит основной конспект лекций учебной дисциплины. В лекционном материале рассматриваются вопросы, касающиеся общетеоретических основ морского права, международно-правовая классификация морских пространств, правовое регулирование водного транспорта Республики Беларусь, правовой статус морского судна, безопасность судоходства и охрана окружающей среды, перевозка грузов и основы страхования судов и грузов.

Раздел контроля знаний, включает в себя вопросы к зачету, тематику рефератов.

Вспомогательный раздел содержит выдержки из учебной программы: учебно-методическую карту для изучения учебной дисциплины, перечень учебных изданий, рекомендуемых для изучения учебной дисциплины, электронные учебники и учебно-методические пособия.

Рекомендации по организации работы с ЭУМК – рекомендуется изучить теоретический раздел по темам, затем приступить к написанию реферата по выбранной теме и изучить вопросы к зачету из раздела контроля знаний.

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ.....	4
ТЕМА 1 Общетеоретические вопросы морского права.....	8
ТЕМА 2 Международные морские организации, осуществляющие функции в области морской деятельности	35
ТЕМА 3 Правовое регулирование морского судоходства в Республике Беларусь	47
ТЕМА 4 Правовой статус морского судна	59
ТЕМА 5 Безопасность судоходства и охрана окружающей среды.....	74
ТЕМА 6 Международные морские перевозки грузов	84
ТЕМА 7 Основы морского страхования судов и грузов.....	94
РАЗДЕЛ КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ	105
Перечень контрольных вопросов	106
Тематика рефератов	107
ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ.....	108
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА	109
СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОГО МАТЕРИАЛА.....	111
УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ КАРТА УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ ..	114
ИНФОРМАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ	116

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ

КРАТКИЙ КОНСПЕКТ ЛЕКЦИЙ ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ «МОРСКОЕ ПРАВО»

ВВЕДЕНИЕ

Внутренний водный транспорт (ВВТ) на многих европейских транспортных коридорах является конкурентоспособной альтернативой и дополнением к дорожному и железнодорожному транспорту и представляет собой устойчивый и экологически благоприятный вид транспорта с точки зрения энергопотребления, загрязнения атмосферы и производимого шума.

ВВТ также часто оказывается наиболее экономичным видом транспорта из-за низких инфраструктурных и внешних затрат [1].

Речной (внутренний водный) транспорт Республики Беларусь – вид транспорта, на котором перевозки пассажиров, грузов и багажа выполняются по внутренним водным путям с использованием судов внутреннего плавания, судов смешанного (река – море) плавания и маломерных судов.

Положение внутреннего водного транспорта на рынке международных грузоперевозок

В общем объеме грузовых перевозок, осуществляемых в странах – членах Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН, доля ВВТ значительно колеблется как между различными странами, так и в пределах их национальных границ. Как показано в таблице 1.1, объем грузов, перевозимых ВВТ, как правило, является довольно скромным по сравнению с другими видами внутреннего транспорта, в частности, железнодорожным и автомобильным [1].

Доля ВВТ в общем объеме грузоперевозок (в распределении по видам транспорта), как правило, свидетельствует о важном значении данного вида транспорта.

В 2007 году около **5,8 %** всех грузов, перевозимых в 27 странах ЕС, транспортировались **на судах внутреннего плавания** (*железнодорожным и автомобильным транспортом перевезено 76 % и 18 % грузов соответственно*).

Однако в странах с круглогодично и эффективно функционирующими судоходными путями доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок значительно выше:

- ✓ в Бельгии (15 %);
- ✓ в Германии (12 %);
- ✓ в Нидерландах (36 %).

В Российской Федерации, учитывая ее трудные метеорологические условия, на долю внутренних водных путей приходится около 2 % общего объема грузоперевозок. Однако на отдельных сегментах рынка грузовых перевозок она весьма значительна: свыше 80% грузов, доставляемых в районы Крайнего Севера, перевозятся внутренним водным транспортом.

В **РБ** объем перевозок в 2016 г. составил **~0,46%** от общего объема перевозимых грузов (в 1990 г. составляла ~2,65%).

В Украине эта доля составляет всего 1,3 %, причем наибольшая плотность грузоперевозок ВВТ отмечается в Киевской и Одесской областях.

В Соединенных Штатах Америки, в период с 2000 по 2007 годы, грузооборот по внутренним водным путям составил в среднем приблизительно 8 % всего междугороднего грузооборота в тонн-милях в США, исключая трубопроводы.

Таблица – Грузовые перевозки в отдельных странах ЕЭК ООН (2007 год)
(млн т·км)

	<i>Грузовые перевозки внутренним водным транспортом</i>	<i>Грузовые перевозки автомобильным транспортом</i>	<i>Грузовые перевозки железнодорожны м транспортом</i>	<i>Общий объем грузоперевозок всеми видами внутреннего транспорта</i>
Австрия	2 597	18 648	21 371	49 842
Беларусь	93	19 200	47 933	67 226
Бельгия	9 006	42 085	8 148	60 733
Болгария	1 711	5 890	5 241	13 262
Хорватия	109	10 502	3 574	15 966
Чешская Республика	898	48 141	16 304	67 422
Финляндия	102	25 963	10 434	36 499
Франция	8 830	207 025	40 502	277 498
Германия	64 716	343 439	114 615	538 594
Венгрия	2 212	13 174	10 137	31 246
Литва	11	20 278	14 373	35 694
Люксембург	345	587	287	1 219
Нидерланды	41 868	32 867	7 216	87 534
Польша	1 338	159 527	54 253	238 631
Румыния	5 325	23 927	15 757	46 858
Российская Федерация	86 027	205 849	2 090 337	3 523 108
Сербия	1 584	1 161	4 551	7 748
Словакия	1 004	27 050	9 647	37 701
Соединенное Королевство	140	175 851	21 300	207 520

В 2008–2009 годах транспортная активность на европейских внутренних водных путях снизилась приблизительно на 15–25 % в силу экономического и финансового кризиса, который особенно сильно ударил по сталелитейной промышленности и привел к серьезному сокращению спроса на транспортировку угля, железной руды и металлоизделий, а также на перевозки контейнеров между портами и внутренними регионами [1].

Морской транспорт имеет первостепенное значение для осуществления внешнеэкономических (межгосударственных, межконтинентальных) связей.

На морской флот падает около 80% общего физического объема перевозок грузов и около 70% в их стоимостном выражении. В их составе особенно велика доля массовых грузов (нефть, нефтепродукты, руды, уголь, зерно и др.). Но в последнее время увеличивается доля контейнерных перевозок так называемых генеральных грузов (готовых изделий и полуфабрикатов). Перевозка грузов морем значительно дешевле, чем перевозка другими видами транспорта.

Морской транспорт и его деятельность регулируется как национальными законами, так и международными нормативными документами, конвенциями и правилами, выполнение и соблюдение которых строго контролируется со стороны всех стран-участников, подписавших определенные обязательства.

Правовое обеспечение деятельности морского транспорта к настоящему времени приобрело характер **морского права** – обширного и хорошо разработанного нормативного комплекса, включающего в себя право торгового судоходства; право военного мореплавания; международное административное морское право; право протокола и церемониала, а также другие подотрасли.

ТЕМА 1 Общетеоретические вопросы морского права

1.1 Понятие международного морского права

Целью изучения дисциплины является получение правовых знаний, применяемых в торговом мореплавании, как на судах внутреннего, так и смешанного плавания.

Содержание дисциплины охватывает круг вопросов, связанных с определением субъектов отношений международного морского права, принципов международного морского права, права международных договоров.

Международное морское право – это совокупность норм, определяющих правовой статус морских пространств и регулирующих межгосударственные отношения в связи с их исследованием и использованием.

Международное морское право (ММП) регулирует взаимоотношение и деятельность всех государств по использованию ими пространств и природных ресурсов Мирового океана.

ММП разделяется на:

- международное публичное право;
- международное частное право.

К публичному праву относятся:

- нормы, регулирующие правовой режим морских пространств, территориальных вод и прилежащих зон, правовое положение судов во внутренних водах и портах;
- вопросы предотвращения загрязнения морской среды;
- вопросы сотрудничества в области обеспечения безопасности на море, организации оказания помощи, терпящим бедствие в море и т.д.

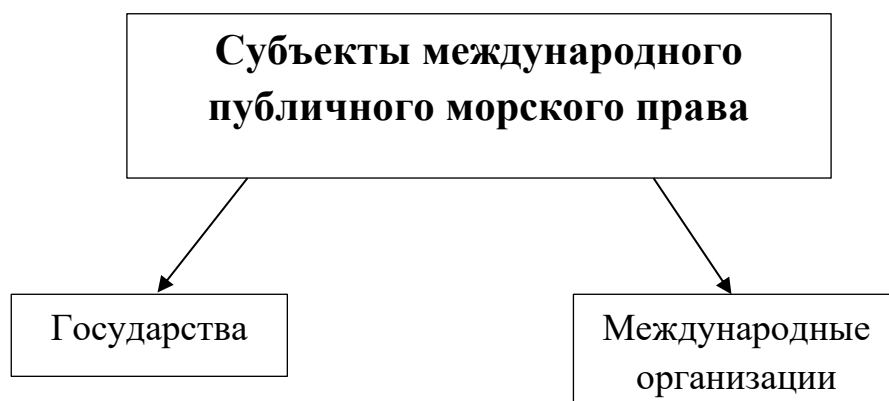
Частноправовыми институтами морского права являются:

- договор морской перевозки грузов и пассажиров;
- фрахтования судна;
- морской буксировки;
- морского агентирования;
- морского страхования;
- спасения судов и другого имущества;
- институт общей аварии;
- ограничения ответственности по морским требованиям;
- морской залог и ипотека судна и многое другое.

Фрахтование судна – заключение договора фрахтования (чартера) о найме судна для перевозки груза.

Агентирование морских судов – комплекс услуг, выполняемых морским агентом при заходе судна в порт. **Основные функции агента:** выполнение таможенных и иных формальностей, связанных с заходом судна в порт, содействие в предоставлении судну причала, плавательных средств (буксиров, катеров) и т.д.

1.2 Субъекты международного морского права

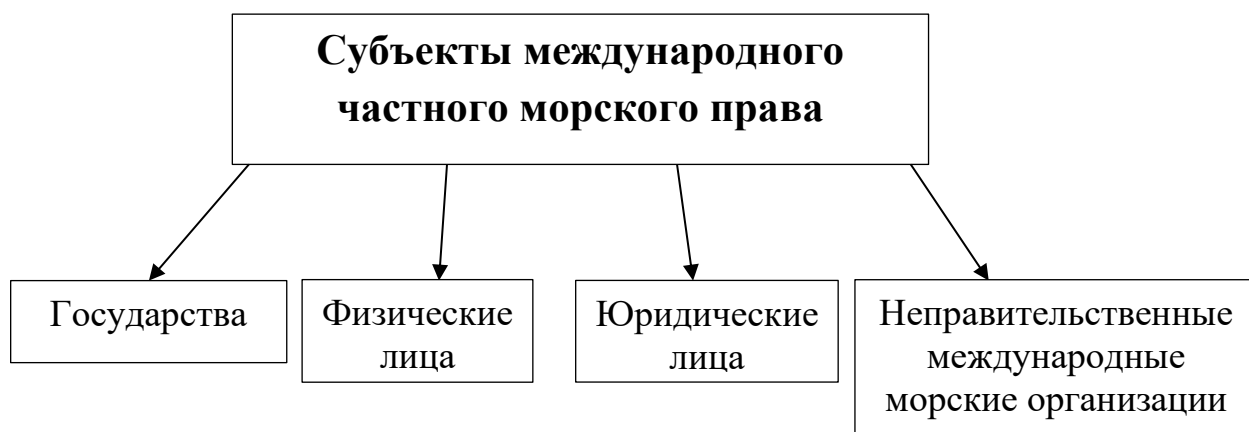


Все государства, даже те, которые не имеют выхода к морю (внутриконтинентальные) **могут быть полноправными субъектами международного морского права**, хотя реализация международной морской правосубъектности сопряжена для них с необходимостью выполнения некоторых дополнительных требований.

Чтобы реализовать свободу судоходства, внутриконтинентальным государствам необходимо заключать с соседними государствами соглашения о транзите своих грузов и пассажиров через территории этих государств и договариваться с ближайшими к ним по расстоянию морскими государствами о согласии на регистрацию их судов в одном из морских портов государства.

Субъектами международного морского права могут быть только **международные межправительственные организации**, уставы (статуты) которых предусматривают полномочия на осуществление каких-либо определенных функций, связанных с проведением морской деятельности.

Неправительственные международные организации занимаются некоторыми вопросами в области морской деятельности, поскольку они созданы не на основании международных договоров и не государствами, а физическими и юридическими лицами, общественными организациями, ассоциациями, судоходными компаниями.



1.3 Источники международного морского права

В теории права под **источниками права** понимаются формы закрепления (внешнего выражения) правовых норм.

Основными видами источников права являются нормативные правовые акты и правовые обычаи, судебные прецеденты, а также нормативные договоры.

Одна из особенностей международного морского права, как публичного, так и частного, состоит в том, что оно в значительной степени сформировалось из обычаев (обычных норм).



Обычай — это сложившееся в международной практике правило поведения, за которым субъекты международного права признают юридически обязательный характер.

Особенность обычая состоит в том, что в отличие от договорных норм, которые существуют в письменном виде в тексте договора, обычай не имеет должным образом закреплённой письменной формулировки.

Преимущество обычая заключается в том, что он ведет к созданию норм международного права, которые носят универсальный характер.

Другое положительное свойство обычая заключается в том, что он регулирует отношения между государствами, которые в силу каких-либо обстоятельств не заключили между собой договор.

Пример. Любое судно, терпящее бедствие, имеет право на так называемый вынужденный заход, то есть фактически не получая формального разрешения, зайти в любой иностранный порт.

По мнению Д. Коломбоса, «ни один из портов не может быть когда-либо закрыт для иностранных судов, ищущих убежища от бури или вынужденных к заходу по причине бедствия» [160, с. 78]. В обоснование своей позиции Д. Коломбос ссылается на судебный прецедент по делу судна «Элеанор» (“The Eleanor”), 1809 г. В связи с этим делом лорд Стоуэлл указал, что «действительные и непреодолимые бедствия должны служить во всякое время своего рода пропуском для людей на основе человеческих законов». Даже сегодня этот благородный обычай не закреплён ни в одном международном договоре, но не было еще случая, чтобы какое-либо государство отказало в вынужденном заходе, ведь в противном случае это явилось бы нарушением нормы международного морского права, воплощенной в этом обычае.

Основным недостатком обычая в сравнении с договорной нормой является известная нечеткость нормативного содержания первого, обусловленная значительно меньшей степенью согласованности позиций государств. Кроме того, очевидны трудности применения обычая в судебной практике, ведь, помимо факта нарушения правовой нормы, необходимо доказать и ее существование в данном случае в виде обычая. Споры о наличии или отсутствии обычной нормы – одна из главных, если не основная проблема правоприменительной практики обычая.

Одной из важных тенденций в процессе международно-правовых обычаев является их перерастание в договорные нормы.

Другой пример. Длительное время в морском праве существовал обычай, согласно которому любому человеку, гибнущему в море, должна оказываться бесплатная и эффективная помощь. Этот обычай неукоснительно соблюдался на протяжении веков, даже в военное время. Только в начале XIX в. этот обычай перерос в международный договор – Конвенцию о спасании 1989 г. Таким образом, следует отметить тенденцию сокращения общего числа обычаев в морском праве путем их перерастания в договорные нормы.

Международный договор – регулируется положениями *Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г.* Согласно ст. 2 данной Конвенции, **международный договор** означает «международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое международным правом, независимо от того, содержится ли такое соглашение в одном документе, в двух или нескольких связанных между собой документах, а также независимо от его конкретного наименования». Правовая сущность международного договора заключается в явно выраженном соглашении, то есть согласовании воли между субъектами международного права.

По действию в отношении круга участников международных отношений договоры подразделяются на универсальные, региональные и локальные.

Универсальные договоры регулируют отношения всех или подавляющего большинства субъектов международного морского права.

Пример. К числу таких договоров, например, можно отнести Договор об Антарктике 1959 г.

Региональные международные договоры действуют, как правило, в определенном географическом регионе. Впрочем, это не означает, что участниками регионального международного договора не могут являться, например, государства другого региона.

Пример. В качестве регионального международного договора можно назвать Конвенцию по защите от загрязнения Средиземного моря (Барселонская конвенция 1976 г.).

К локальным относятся международные договоры, действующие среди ограниченного числа участников.

Пример. К ним, в частности, относятся двусторонние морские соглашения, такие, например, как Соглашение между Правительствами РФ и США по морскому транспорту 2001 г.

В зависимости от уровня участвующих сторон различают международные договоры:

- межгосударственные (например, Соглашение о сотрудничестве причерноморских государств при поиске и спасании на Черном море 1998 г.);
- межправительственные (например, Соглашение между Правительствами РФ и КНР о сотрудничестве в области морского судоходства 1994 г.);
- межведомственные (например, Соглашение между Министерствами транспорта России и Вьетнама 1998 г.).

Как отмечалось ранее, в настоящее время международный договор занимает в количественном отношении первое место среди основных источников международного права и вместе с тем число договоров растет (так, число зарегистрированных в ООН договоров насчитывает уже около 30 тысяч).

Республика Беларусь, не являясь морской державой и не имея собственных выходов в море, но тем не менее, ведет активную международную торговлю, в том числе и с использованием морского транспорта для перевозки.

В качестве *примеров* международных договоров в области международного морского права, в которых Республика Беларусь оформила свое участие, можно привести следующие конвенции:

- Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.,
- Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.;
- Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 г.;

- Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил относительно коносаментов 1924г. (Гаагские правила) с Протоколом о ее изменении 1968 г.;
- Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.;
- Международной конвенции о спасении 1979 г. и др.

Источником международного частного морского права, помимо международного договора и международно-правового обычая, является также **национальное законодательство**, представленное чаще всего внутригосударственными актами о торговле и мореплавании.

В 1999 г. в Республике Беларусь был принят Кодекс торгового мореплавания, заменивший ранее действующий КТМ СССР. В нем были учтены правила конвенций, участницей которых является Республика Беларусь. Определенное количество нормативных предписаний содержится в актах, издаваемых Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и иными органами государственной власти и управления в соответствии с их компетенцией

1.4 Принципы международного морского права

Под принципами права принято понимать основополагающие идеи, нормативно-руководящие начала регулирования общественных отношений.

К международному морскому праву в полном объеме применяются **общепризнанные принципы международного права**, являющиеся императивными и имеющие универсальный характер в любых отношениях между государствами:

- ✓ равноправия и самоопределения народов;
- ✓ суверенного равенства государств;
- ✓ невмешательства во внутренние дела государств;
- ✓ обязанности государств сотрудничать друг с другом;
- ✓ разрешения международных споров мирными средствами и т.д.

Кроме того, можно выделить **специальные (отраслевые) принципы**, присущие **международному морскому праву**:

1. Это, прежде всего, **принцип свободы открытого моря**, получивший закрепление во многих международных соглашениях (Женевской конвенции об открытом море 1958 г., Конвенции ООН 1982 г.).

В соответствии с *пунктом 1 статьи 87 Конвенции 1982 г.*, открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. **Свобода открытого моря включает:** свободу судоходства; свободу полетов; свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы; свободу возводить искусственные острова и другие установки; свободу рыболовства; свободу научных исследований.

2. Из принципа свободы открытого моря вытекает *принцип исключительной юрисдикции государства флага над своими судами в открытом море.*

В *пункте 1 статьи 92 Конвенции 1982 г.* указано, что судно должно плавать под флагом только одного государства и, кроме исключительных случаев, прямо предусматриваемых в международных договорах или в настоящей Конвенции, подчиняется его исключительной юрисдикции в открытом море.

Данный принцип предполагает распространение на судно, находящееся в открытом море, административной, гражданской и иной власти государства флага.

Военные корабли и суда, состоящие только на некоммерческой государственной службе, пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага.

3. Принцип использования открытого моря в мирных целях или исключительно в мирных целях. В частности, в статье 1 Договора об Антарктике 1959 г. закреплено, что Антарктика используется только в мирных целях. Запрещаются любые мероприятия военного характера, такие, как создание военных баз и укреплений, проведение военных маневров и испытания любых видов оружия.

В общей форме этот принцип отражен в Конвенции 1982 г. (например, ст. 88 – открытое море резервируется для мирных целей; ст. ст. 141, 143, 147 – использование Района (морского дна за пределами национальной юрисдикции) исключительно в мирных целях, а также в ст. 301 Конвенции 1982 г., которая имеет обобщенное название «Использование морей в мирных целях», положения которой относятся ко всем частям Конвенции, т.е. к режиму всех морских пространств и всех видов морской деятельности государств).

4. Принцип рационального использования морских ресурсов, который возник в начале XX в. и был отражен в двусторонних договорах о рыболовстве и окончательно сформулирован в Женевской конвенции о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря 1958 г.

В *статье 2 Конвенции охрана живых ресурсов открытого моря* понимается в качестве совокупности мер, направленных на обеспечение оптимальной устойчивой добычи этих ресурсов, необходимых для достижения максимума снабжения продовольствием и другими морскими продуктами.

Данный принцип получил дальнейшее развитие в *разделе 2 Конвенции 1982 г.* Что касается минеральных ресурсов, то в *разделе 3 части XI Конвенции* определены меры по рациональному освоению этих ресурсов на морском дне.

5. Принцип предотвращения загрязнения морской среды, который впервые был закреплён в *Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г.* Согласно преамбуле, в ней закреплены согласованные меры для предотвращения загрязнения моря нефтью, выливаемой с судов, а также установлены запретные для слива нефти зоны.

Статья 24 Женевской конвенции об открытом море 1958 г. установила, что каждое государство обязано издавать правила для предупреждения загрязнения морской воды нефтью с кораблей или из трубопроводов, или в результате разработки или разведки поверхности морского дна или его недр, принимая при этом во внимание постановления действующих договоров по данному вопросу.

Рассматриваемый принцип детально раскрыт в *Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.*, *Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ 73/78)*, *Протоколе о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами иными, чем нефть, 1973 г.*, *Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.*, а также более чем в 20 конвенциях по предотвращению загрязнения региональных морей.

Становление данного принципа завершилось в связи с принятием Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

6. Принцип свободы морских научных исследований впервые был закреплён в *ст. 87 и в части XIII Конвенции 1982 г.* В соответствии с положениями Конвенции, все государства, независимо от их географического положения, и компетентные международные организации имеют право проводить морские научные исследования при условии соблюдения прав и обязанностей других государств, предусмотренных в Конвенции.

В заключение следует еще раз подчеркнуть, что все рассмотренные принципы международного морского права применяются в тесной взаимосвязи с общепризнанными принципами и нормами общего международного права.

Принципы ММП

Принцип свободы открытого моря. Все государства обладают равными правами по использованию открытого моря (*даже те, которые не имеют выхода к морю*).

Принцип исключительной юрисдикции государственного флага. Государство обладает полным контролем над судом, принадлежащими или зарегистрированным в государстве (*судно должно плавать под флагом только одного государства*).

Принцип полного иммунитета военных кораблей от иностранной юрисдикции. Военный корабль государства в территориальных, внутренних водах и открытом море не может быть подвержен вмешательству со стороны властей другого государства.

Принцип защиты и сохранения морской среды. Государства при осуществлении деятельности на морских пространствах должны воздерживаться от действий, приносящих ущерб морским пространствам.

Принцип общего наследия человечества. Открытое море, район морского дна являются достоянием всего человечества на равной основе вне зависимости от политического, социального и экономического строя в государстве.

Принцип ответственности государств за деятельность в Мировом океане. Все государства в соответствии с международным правом обязаны нести ответственность за противоправную деятельность в Мировом океане.

Принцип использования Мирового океана в мирных целях. Правопорядок в Мировом океане является неотъемлемой частью всеобщего правопорядка, поэтому обеспечение мирного использования морей и океанов составляет важный элемент укрепления всеобщего мира и безопасности.

Принцип рационального использования и сохранения морских живых ресурсов. Каждое государство на равноправной основе может осуществлять во всех пространствах открытого моря промысел всех видов морских живых ресурсов рационально, сохраняя при этом морские живые ресурсы.

Принцип свободы научных исследований. Открытое море равноправно и всесторонне может использоваться всеми государствами.

1.5 Современная классификация морских пространств

При рассмотрении классификации **морских пространств** необходимо учитывать, что эту классификацию нельзя рассматривать как представление о различных правовых категориях морских пространств, сформировавшееся раз и навсегда.

К настоящему времени **пространства** морей и океанов на нашей планете с международно-правовой точки зрения следует **классифицировать** на три группы:

- ✓ пространства, находящиеся под суверенитетом различных государств и составляющие территорию каждого из них (внутренние морские воды, территориальное море (воды), архипелажные воды);
- ✓ пространства, не входящие в состав территории прибрежного государства, но подчиненные его юрисдикции (прилежащая зона, исключительная экономическая зона, континентальный шельф);
- ✓ пространства, на которые не распространяются ни суверенитет, ни юрисдикция какого бы то ни было государства (открытое море, международный район морского дна («Район»)).

Правовой режим пространств, относящихся к первой группе, устанавливается прибрежным государством с учетом его соответствующих международных обязательств.

На морские пространства, входящие во вторую группу, не распространяется суверенитет какого-либо государства. Вместе с тем прибрежные государства осуществляют в их пределах необходимый контроль (*прилежащая зона*), а также имеют суверенные права в целях разведки и разработки природных ресурсов и определенную юрисдикцию (*исключительная экономическая зона и континентальный шельф*).

Морские пространства, относящиеся к третьей группе, имеют статус негосударственной (международной) территории, правовой режим которой устанавливается исключительно международным правом, в частности и в особенности международным морским правом, о котором идет речь.

В состав территории страны, имеющей морское побережье, входят части моря, расположенные вдоль его берегов и именуемые **внутренними морскими водами и территориальным морем** (или территориальными водами – оба термина равнозначны). В состав территории государств, состоящих полностью из одного и более архипелагов, входят **архипелажные воды**, расположенные между островами внутри архипелага.

Внутренние морские воды, территориальное море и архипелажные воды – лишь небольшая часть Мирового океана. Огромные пространства морей и океанов за их пределами не входят в состав территории и не подчинены суверенитету ни одного из государств, то есть имеют иной правовой статус. Однако классификация морских пространств только на основании их правового статуса не носит исчерпывающего характера.

Таким образом, можно прийти к выводу о том, что *понятия правового статуса и правового режима морских пространств* – это разные категории. Если статус пространств отвечает на вопрос о принадлежности последнего к государству (например, территориальное море) или, наоборот, неподчинения ни суверенитету, ни юрисдикции какого-либо государства (например, открытое море), то понятие «правовой режим» непосредственно связано с совокупностью прав и обязанностей государств по использованию данного морского пространства. Принадлежность части Мирового океана к одному из указанных видов морских пространств определяет, таким образом, правовое положение, или правовой статус, этой части моря.

Отдельный вид морских пространств составляют проливы, используемые для международного судоходства. В их пределах находятся воды, имеющие не только различные правовые режимы, но и различный правовой статус. Поэтому сами эти проливы делятся на ряд категорий.

Своеобразна ситуация с некоторыми важнейшими морскими каналами. Они, будучи искусственными сооружениями прибрежного государства и его внутренними водами, ввиду большого значения для международного судоходства подчинены специфическому международно-правовому режиму.

Особое место в принятой классификации морских пространств занимают также Арктика и Антарктика.

Таким образом, правовая классификация морских пространств должна осуществляться с учетом правового статуса и особенностей правового режима конкретного морского пространства. Этот подход соответствует исторически сложившейся традиции и в своей основе опирается также на Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г.



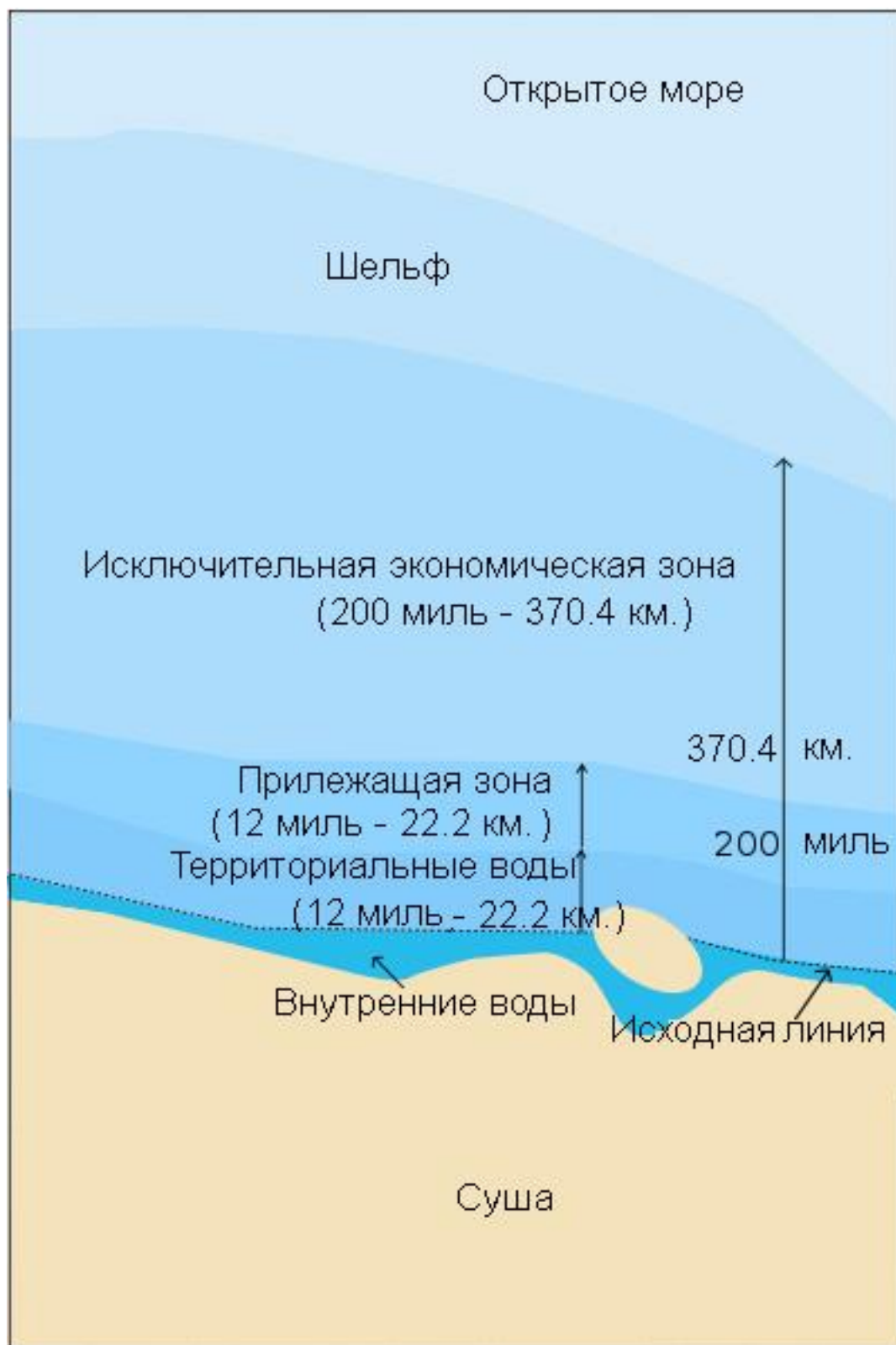


Рисунок 1.1 – Морские зоны в соответствии Конвенцией ООН по морскому праву

Понятие и правовой режим внутренних морских вод

Согласно *статье 8 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.*, воды, расположенные в сторону берега от исходной линии территориального моря, составляют часть внутренних вод государства (за исключением случаев, предусмотренных в Части IV «Государства-архипелаги»).

Внутренние морские воды представляют собой водное пространство, расположенное между береговой линией и теми исходными линиями, от которых отсчитывается ширина территориального моря.

Внутренние морские воды являются частью территории государства и на них распространяется его суверенитет. Государство в национальном законодательстве устанавливает границы своих внутренних морских вод с учетом правил Конвенции ООН по морскому праву и других норм международного права.

Во внутренние воды входят:

- водоемы, полностью окруженные берегами одного государства или все побережье которых принадлежит одному государству;
- акватории портов, очерченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки портовых сооружений;
- воды, расположенные в сторону берега от исходных линий, принятых для отсчета территориальных вод;
- морские бухты, заливы, лиманы, берега которых принадлежат одному государству, и ширина входа в которые, не превышает 24 морских миль. В случае, если ширина входа в залив превышает 24 мили, то внутри залива от берега к берегу проводится прямая линия в 24 мили длиной таким образом, чтобы ею ограничивалось возможно большее пространство. Водная территория, расположенная внутри этой линии, является внутренними водами.

Кроме того, **внутренними** считаются т.н. **«исторические воды»**, перечень которых устанавливается правительством соответствующего государства. К **историческим водам** относятся воды некоторых заливов (независимо от ширины входа), которые в силу исторической традиции или международного обычая считаются внутренними водами прибрежного государства, например: залив Петра Великого на Дальнем Востоке (ширина входа более ста миль); Гудзонов залив в Канаде (пятьдесят миль) и др. Отечественная доктрина международного права относит к внутренним водам РФ также моря: Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское.

Как уже говорилось, воды портов являются частью внутренних вод прибрежного государства; при этом в качестве берегов рассматриваются наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения (*ст. 11 Конвенции 1982 г.*). Прибрежное государство определяет порядок доступа в свои порты иностранных судов, устанавливает порты, закрытые для доступа, и т.д. Для посещения открытых портов, как правило, не требуется запрашивать разрешение прибрежного государства или уведомлять об этом.

В закрытые порты заход допускается лишь с разрешения прибрежного государства.

Иностранные невоенные суда могут заходить во внутренние воды с разрешения прибрежного государства и должны соблюдать его законы.

Правовой режим внутренних морских вод представляет собой совокупность правил захода во внутренние воды и порты, пребывания в них и выхода из них. Он устанавливается внутригосударственным законодательством и международно-правовыми актами.

Правила, которые применяются во внутренних водах, прибрежные государства обязаны доводить до всеобщего сведения в Извещениях мореплавателям, лоциях и справочниках.

Территориальное море, его правовой режим

Территориальное море – это морской пояс, примыкающий к сухопутной территории (основному сухопутному массиву и островам) и внутренним водам государств и находящихся под суверенитетом прибрежного государства.

Ширина территориального моря у подавляющего большинства государств составляет 12 морских миль. Боковая граница территориальных вод смежных государств, а также границы территориального моря противолежащих государств, берега которых отстоят друг от друга менее чем на 24 (12+12) мили, определяется международными договорами.

Существуют три основных способа отсчета территориальных вод:

1. от линии наибольшего отлива вдоль берега прибрежного государства;
2. если береговая линия извилиста или изрезана либо вблизи от берега имеется цепь островов, может применяться метод прямых исходных линий, соединяющих наиболее выдающиеся в море точки берега и островов;
3. от внутренних морских вод.

Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки прямой исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря (12 миль).

Правовой режим. *Территориальное море, его дно и недра, воздушное пространство над ним являются составной частью территории прибрежного государства и находятся под его суверенитетом.* Суверенитет прибрежного государства над территориальным морем осуществляется с соблюдением норм международного права.

Территориальное море имеет большое значение для международного морского судоходства. Этим объясняется основная особенность его правового режима (например, по сравнению с режимом внутренних морских вод), которая заключается в праве мирного прохода. *Суда всех государств пользуются правом мирного прохода через территориальное море (ст. 14 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г., ст. 17*

Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.). Предварительного разрешения компетентных властей прибрежного государства на такой проход не требуется.

Под проходом понимается плавание через территориальное море с целью:

- а) пересечь это море, не заходя во внутренние воды;
- б) пройти во внутренние воды или выйти из них.

Проход должен быть непрерывным и быстрым. Он включает остановку и стоянку на якоре, если они связаны с обычным плаванием или необходимы в силу чрезвычайных обстоятельств. Подводные транспортные средства должны следовать на поверхности.

Специальные морские зоны – прилегающая зона, исключительная экономическая зона

Прилежащая зона – часть морского пространства, прилегающая к территориальному морю, в котором прибрежное государство может осуществлять контроль в определенных законом установленных областях.

Согласно ст. 33 Конвенции ООН по морскому праву контроль может быть необходим:

- а) для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил в пределах его территории или территориального моря;
- б) для наказания за нарушение этих правил.

Таким образом, прилежащая зона может быть четырех видов:

- таможенная;
- фискальная;
- иммиграционная;
- санитарная.

Она не может простираться за пределы 24 морских миль, отсчитываемых от тех же исходных линий, от которых отмеряется территориальное море.

Исключительная экономическая зона представляет морской район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, шириной не более 200 морских миль, отсчитываемых от тех же исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

Правовой режим специальных морских зон

Правовой режим исключительной экономической зоны включает права и обязанности, как прибрежного государства, так и других государств в отношении этой части морского пространства. Он впервые определен Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. И конкретизирован принятыми в соответствии с ее положениями законодательными актами государств. В необходимых случаях международными договорами определяются методы разграничения исключительных экономических зон.

Права, юрисдикция и обязанности прибрежного государства в исключительной экономической зоне

Прибрежное государство в исключительной экономической зоне осуществляет, во-первых, суверенные права в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов (живых и неживых) в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, и управления этими природными ресурсами, а также в отношении других видов деятельности по разведке и разработке этой зоны; во-вторых, юрисдикцию в отношении создания искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды.

Таким образом, прибрежное государство наделяется не полной верховой властью (суверенитетом) над этой территорией, а суверенными правами, причем целевого назначения. Это означает, что без согласия прибрежного государства никто не может осуществлять разведку и разработку природных ресурсов.

Искусственные острова, установки, сооружения и зоны безопасности вокруг них не должны создавать помехи международному морскому судоходству (на признанных международными морских путях).

Вокруг таких островов и сооружений могут устанавливаться разумные зоны безопасности, ширина которых не должна превышать 500 м, отмеряемых от точек их внешнего края.

Прибрежное государство принимает необходимые меры к тому, чтобы состояние живых ресурсов в исключительной экономической зоне не подвергалось опасности в результате чрезмерной эксплуатации, и с этой целью определяет допустимый улов живых ресурсов в своей зоне. «Если прибрежное государство не имеет возможность выловить весь допустимый улов, оно путем соглашений и других договоренностей... представляет другим государствам доступ к остатку допустимого улова» (ст. 62 Конвенции).

Прибрежные государства в осуществление своей юрисдикции имеют право регулировать, разрешать и проводить морские научные исследования в своей исключительной экономической зоне. Такие исследования другими государствами проводятся с согласия прибрежного государства.

Государства и международные организации, осуществляющие исследования в исключительной экономической зоне прибрежного государства, обязаны обеспечить право прибрежного государства участвовать в морском научно-исследовательском проекте, а также предоставить по его просьбе информацию о результатах исследования.

Понятие Открытого моря, режим свободы открытого моря.

Согласно ст. 1 Конвенции об открытом море 1958 г. «открытое море означает все части моря, которые не входят ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства». Это определение не

соответствует современному разграничению морских пространств по их правовому режиму.

В Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. отсутствует определение открытого моря. Вместе с тем согласно *ст. 86 положения ч. VII Конвенции*, посвященной открытому морю, применяются ко всем частям моря, которые не входят ни в исключительную экономическую зону, ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни в архипелажные воды государства-архипелага.

Эту формулу можно использовать при определении открытого моря. Однако следует отметить отсутствие в ней указания на такую важную деталь: *открытое море – это не просто часть моря, а его водная часть, поскольку дно морей и океанов имеет особый правовой статус.*

Перечисленные в *ст. 86* морские пространства, за пределами которых находится открытое море, можно объединить в территорию, на которую распространяется национальная юрисдикция прибрежных государств: в полном объеме (суверенитет) – на внутренние и архипелажные воды и на территориальное море; в установленном нормами международного права объеме – на исключительную экономическую зону. В Конвенции им посвящены самостоятельные разделы.

Иногда исключительную экономическую зону считают частью открытого моря, «где право на свободу открытого моря действует с изъятиями в пользу функциональных прав прибрежных государств».

Такой подход не согласуется с необходимостью четкого определения правового режима различных морских пространств.

Открытое море – это водная часть морского пространства, находящаяся за пределами национальной юрисдикции, открытая для использования всеми государствами на основе норм международного права.

Правовой режим. В соответствии с Конвенцией ООН об открытом море 1958 г. и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. открытое море свободно для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю (внутриконтинентальных).

Государства, не имеющие выхода к морю, должны иметь доступ к морю. С этой целью они заключают соглашения с государствами, имеющими выход к морю, о транзите через их территорию, доступе к морским портам и их использовании.

Никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

Режим свободы открытого моря включает:

- а) свободу судоходства;
- б) свободу полетов;
- в) свободу прокладки подводных кабелей и трубопроводов;
- г) свободу возведения искусственных островов и других установок;
- д) свободу рыболовства и промысла;
- е) свободу научных исследований.

Каждое государство обязано осуществлять эти свободы с учетом требований норм международного права и интересов других государств.

Свободы судоходства означает, что каждое государство, как прибрежное, так и не имеющие выхода к морю, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море.

Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они вправе плавать. Порядок и условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов и предоставления права плавать под флагом того или иного государства определяются внутригосударственным законодательством, что оформляется соответствующими документами. Между государством и судном, которое несет его флаг, должна быть реальная связь. В практике международного морского судоходства нередко использование «удобного» флага. Имеются в виду случаи, когда судно в государстве, а плавают под флагом другого. Такое положение объясняется тем, что некоторые государства предусматривают упрощенный или льготный режим регистрации, предоставления права на флаг, эксплуатации судна (Либерия, Панама, Мальта и др.).

В открытом море судно подчиняется исключительной юрисдикции государства, флаг которого оно несет. Государство осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль в отношении судов капитана и экипажа, ведет регистр судов, принимает меры для обеспечения безопасности мореплавания, организует квалифицированное расследование каждой серьезной аварии или иного навигационного инцидента в открытом море с участием плавающего под его флагом судна. Уголовное или дисциплинарное преследование против капитана или другого члена экипажа может быть возбуждено только перед судебными или административными властями государства флага.

Конвенция предусматривает ряд исключений из указанного принципа. Военный корабль вправе подвергнуть осмотру иностранное судно, если есть разумные основания подозревать, что:

- 1) судно занимается пиратством;
- 2) судно занимается работорговлей;
- 3) судно занимается несанкционированным радио- и телевещанием;
- 4) судно не имеет национальности;
- 5) судно в действительности имеет ту же национальность. Что и военный корабль, хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг.

Кроме того, акт вмешательства возможен, если он основан на правилах, установленных международными договорами.

Какие-либо акты вмешательства в открытое море в отношении военных судов и государственных судов, состоящих на некоммерческой службе, недопустимы.

Правовой режим вод, омывающих Антарктиду.

Правовое положение южного полярного региона базируется на установлениях Договора об Антарктике, принятого 1 декабря 1959 г.

Инициатором начала переговоров с целью заключения Договора об Антарктике выступили США. 2 мая 1958 г. США направили странам, проводившим научные исследования в Антарктике в рамках МГГ (СССР, Австралия, Англия, Аргентина, Бельгия, Новая Зеландия, Норвегия, Франция, Чили, Япония, Южно-Африканский Союз), приглашение участвовать в Международной конференции, созываемой США для заключения Договора об Антарктике.

Конференция открылась 15 октября 1959 г. и завершилась подписанием ***Договора об Антарктике, который определяет современный международно-правовой режим этого обширного района планеты.*** Договор вступил в силу 23 июня 1961 г. после его подписания 12 государствами – первоначальными участниками. По состоянию на январь 2010 г. в число участников договора входят 46 государств (в том числе Российская Федерация), 28 из которых являются консультативными сторонами.

С 1967 г. договор развился в систему, состоящую из самого договора, трех конвенций (Международная конвенция по регулированию китобойного промысла 1946 г., Конвенция о сохранении антарктических тюленей 1972 г., Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики 1980 г.) и большого количества рекомендаций консультативных совещаний.

Договор об Антарктике является главной составной частью данной системы. Согласно ст. 1 Договора, Антарктика используется только в мирных целях. Запрещаются, в частности, любые мероприятия военного характера, такие, как создание военных баз и укреплений, проведение военных маневров, испытания любых видов оружия. В то же время Договор не препятствует использованию военного персонала или оснащения для научных исследований или для любых других мирных целей.

Договор провозглашает свободу научных исследований в Антарктике и сотрудничество в этих целях, как они применялись в течение МГГ, когда не существовало правовых ограничений свободы научных исследований в Антарктике в мирных целях. Любое государство и его граждане, а также международные организации могли беспрепятственно вести научные исследования в антарктических районах. Договор закрепил этот важный принцип.

Для содействия международному сотрудничеству в научных исследованиях в Антарктике:

- производится обмен информацией относительно планов научных работ в Антарктике, чтобы обеспечить максимальную экономию средств и эффективность работ;
- производится обмен научным персоналом в Антарктике между экспедициями и станциями;

– производится обмен данными и результатами научных наблюдений в Антарктике и обеспечивается свободный доступ к ним.

Территориальная проблема (статья IV). Анализ этой статьи позволяет сделать выводы о том, что участники Договора:

– не признают суверенитета ни одного из государств в каком бы то ни было районе Антарктики и, более того, не признают каких бы то ни было выдвинутых или могущих быть выдвинутыми со стороны любого государства претензий, утверждающих здесь его территориальный суверенитет;

– не требуют от любой из договаривающихся сторон отказа от ранее заявленных ею прав или претензий на территориальный суверенитет в Антарктике;

– исходят из того, что ни одно из положений Договора не должно рассматриваться как наносящее ущерб позиции любой из договаривающихся сторон в отношении признания или непризнания ею права или претензии, или основы для претензии любого другого государства на территориальный суверенитет в Антарктике.

Следовательно, конструкция, созданная ст. IV Договора, может характеризоваться как утверждение фактического положения Антарктики в качестве территориального пространства, открытого для беспрепятственного использования любым государством, в том числе не являющимся участником данного соглашения. Это позволяет рассматривать Антарктику как международную территорию, то есть имеющую юридический статус, сходный в определенной степени со статусом открытого моря, воздушного пространства над ним, а также космического пространства.

Любые ядерные взрывы в Антарктике и удаление в этом районе радиоактивных материалов запрещаются (ст. V). Но Договор не предусматривает запрета на использование здесь ядерного оборудования или ядерной техники. Ввиду этого обстоятельства на американской базе в Мак-Мердо была сооружена и функционировала в 60-х гг. и первой половине 70-х атомная электростанция (АЭС). Затем американские исследователи обнаружили, что при работе с этой АЭС происходит утечка радиоактивных отходов. АЭС пришлось демонтировать, а загрязненный ею район тщательно очистить. По-видимому, из-за трудности решения в условиях Антарктики проблемы полной ядерной безопасности другие проекты создания атомных установок в Антарктике осуществлены не были.

Для содействия достижению целей и для обеспечения соблюдения положений Договора каждая договаривающаяся сторона имеет право назначать наблюдателей для проведения любой инспекции.

Каждый назначенный наблюдатель имеет полную свободу доступа в любое время в любой или все районы Антарктики.

Все районы Антарктики, включая все станции, установки и оборудование в этих районах, а также все морские и воздушные суда в

пунктах разгрузки и погрузки груза или персонала в Антарктике всегда открыты для инспекции любыми назначенными наблюдателями.

Правовой режим каналов и проливов

Международные каналы — гидротехнические сооружения, соединяющие моря и океаны и используемые для международного судоходства (Суэцкий, Панамский, Кильский).

Они прокладываются по территории, на которую распространяется власть определенного государства. Принимая решение о прокладке канала, который будет использоваться для международного морского судоходства, государство соглашается на изменение не только состояния части своей территории (сухопутная территория становится водной), но и ее статуса, предоставляя право на использование этого водного пространства другими государствами для осуществления ими морского судоходства. Являясь собственником канала, государство обязано обеспечить судоходство по каналу, а другие государства обязаны уважать права и законы государства, по территории которого проложен канал, включая правила, касающиеся взимаемых без какой-либо дискриминации сборов. Такой режим фиксируется в соответствующих международных договорах.

К их числу относится Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по **Суэцкому каналу** 1888 г., которая провозгласила свободное пользование морским Суэцким каналом «на все времена и для всех государств» (преамбула). *Согласно Конвенции, Суэцкий канал как в военное, так и в мирное время будет всегда свободен и открыт для всех торговых и военных судов без различия флага. Блокада канала запрещается. Не допускаются какие-либо военные, враждебные и иные действия, имеющие целью нарушения плавания по каналу. Он остается открытым в военное время даже для военных кораблей воюющих стран, однако в пределах канала они не могут высаживать или принимать на борт войска, выгружать или погружать оружие или какую-либо другую технику, или оборудование.*

Египетское правительство обязано принимать меры, необходимые для осуществления свободы судоходства по каналу. В соответствии с Законом от 10 июля 1957 г. полномочия по управлению, эксплуатации, содержанию и осуществлению необходимых мер для обеспечения судоходства возложены на Администрацию Суэцкого канала. Она издает правила плавания по каналу, которые должны соблюдаться всеми судами. Администрация вправе отказать в разрешении на вход в канал судам, которые являются опасными или могут помешать судоходству.

Основным международно-правовыми актами, устанавливающими режим судоходства по **Панамскому каналу**, были Договоры между США и Панамой 1901 и 1903 гг. в соответствии с этими договорами *Панамский канал, как и Суэцкий, открыт для невоенных и военных судов всех стран. Зона Панамского канала находилась под управлением США. В 1977 г. между*

США и Панамой были подписаны два Договора: о Панамском канале и о постоянном нейтралитете и эксплуатации Панамского канала. После их вступления в силу все прежние договоры прекратили свое действие. По Договору о Панамском канале США сохраняли «главную ответственность» за обеспечение судоходства по каналу и его оборону до 31 декабря 1999 г. С 1 января 2000 г. канал и все сооружения перешли под суверенитет Панамы.

В Договоре о постоянном нейтралитете и эксплуатации Панамского канала подтверждается свобода судоходства по каналу. Он есть и будет «открытым для мирного транзита судов всех стран на условиях полного равенства и недискриминации».

Протокол к этому Договору открыт для присоединения любого государства. Цель Протокола – совместными усилиями гарантировать предусмотренный Договором нейтралитет канала, «поскольку указанный режим эффективного нейтралитета представляет собой лучшую защиту канала и обеспечивает отсутствие любых враждебных актов против него».

Правила плавания *по Кильскому каналу* устанавливаются правовыми актами Германии и ее соглашениями с другими государствами. По каналу могут проходить иностранные суда всех стран в любое время. Для прохода иностранных военных кораблей через канал необходимо разрешение. Все суда обязаны нести свой государственный флаг и соблюдать правила международного судоходства.

Кильский канал, соединяющий Балтийское море с Северным, был построен Германией и открыт для судоходства в 1896 г. До первой мировой войны Германия относила канал к своим внутренним водам. По Версальскому мирному договору был установлен международно-правовой режим канала. Согласно ст. 380 Версальского мирного договора Кильский канал объявлялся постоянно свободным и открытым для всех судов всех государств, находящихся в мире с Германией.

Международными считаются проливы, соединяющие части морского пространства и используемые для международного судоходства.

В основу определения режима таких проливов положено правило сочетания интересов прибрежных (припроливных) государств и других государств, пользующихся ими.

До принятия Конвенции по морскому праву 1982 г. судоходство через проливы в основном регулировалось сложившимися в результате длительной практики обычными международно-правовыми нормами.

В Конвенции о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г. содержится лишь положение прохода иностранных судов через проливы, которые используются для международного судоходства.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. вид правового режима международного пролива зависит от того, к какой части морского пространства он относится и какие части соединяет.

Можно выделить следующие виды:

1) проливы, используемые для судоходства между частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства (Мессинский, Тиранский и др.). Здесь применяется право мирного прохода, осуществляемое в соответствии с правилами, присущими мирному проходу через территориальное море.

2) проливы, используемые для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны (Гибралтарский, Малакский, Баб-эль-Мандебский и др.). В таких проливах применяется транзитный проход, который представляет собой осуществление свободы судоходства и полетов единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив, а также для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом.

Суда и летательные аппараты при осуществлении транзитного прохода соблюдают общепризнанные международные правила. Они обязаны без промедления следовать через пролив или над ним, воздержаться от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности и политической независимости государств, граничащих с проливом, воздерживаться от любой несвойственной обычному порядку непрерывного транзита деятельности.

Суда, осуществляющие право транзитного прохода, обязаны уважать правила и законы граничащего с проливом государства, относящиеся к транзитному проходу через проливы.

Государства, граничащие с проливами, могут устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для содействия безопасному проходу судов.

3) проливы, в срединной части которых имеется полоса открытого моря или исключительной экономической зоны, удобная для судоходства (Мозамбикский, Корейский, Тайваньский). Здесь действует свобода судоходства, принятая в открытом море и в исключительной экономической зоне.

4) проливы, правовой режим которых определяется специальными международными соглашениями (балтийские, Магелланов, черноморские).

Понятие транзитный проход.

К проливам различных групп применяются разные правовые режимы: мирный проход и транзитный проход.

Под проходом понимается плавание через территориальные воды без захода во внутренние воды, на рейды или в порты прибрежного государства или для вхождения в эти морские пространства или выхода из них в открытое море. Проход должен быть непрерывным и быстрым.

Принцип мирного прохода применяется к судоходству в территориальном море (раздел 3 части 2 Конвенции), а **принцип транзитного прохода** применяется к проливам, используемым для

международного судоходства, в том числе и перекрываемым территориальными водами припроливных государств.

Какая-то часть вод, образующих пролив, может быть внутренними водами прибрежного государства и иметь режим, предусматривающий право мирного прохода иностранных судов.

Проход считается мирным, если в результате его не нарушается мир, добрый порядок в территориальных водах или безопасность прибрежного государства и если он совершается в соответствии с положениями Конвенции 1982 г. и другими нормами международного права.

В основу понятия «**транзитный проход**» Конвенцией 1982 г. положен принцип свободы мореплавания. Пункт 2 ст. 38 ч. 3 Конвенции 1982 г. дает легальное определение транзитного прохода: *"Транзитный проход представляет собой осуществление свободы судоходства и пролета летательных аппаратов единственно в целях непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или экономической зоны и другой частью открытого моря или экономической зоны"*.

Однако по Конвенции транзитный проход не полностью адекватен свободе судоходства в открытом море. Часть III Конвенции предусматривает некоторые положения, уравнивающие интересы всех пользователей проливами со специфическими интересами припроливных государств (например, подводные лодки в этих проливах не могут не только проводить маневры, учения, но даже приостановить проход).

Требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий, установленных этим государством для входа в его внутренние морские воды и порты.

Государство, граничащее с проливом, не вправе приостанавливать или прерывать транзитный проход или иным образом препятствовать этому проходу в проливах, используемых для международного судоходства и соединяющих одну часть открытого моря или экономической зоны с другой частью открытого моря или экономической зоны, даже если такой пролив перекрывается его территориальным морем.

В Конвенции содержатся также положения, обеспечивающие интересы государств, граничащих с проливами, в области безопасности, рыболовства, борьбы с загрязнением, соблюдения таможенных, фискальных, иммиграционных и санитарных законов и правил. Суда и летательные аппараты при осуществлении права транзитного прохода воздерживаются от любой деятельности в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН, а также от любой деятельности, несвойственной непрерывному и быстрому транзиту.

Конвенция не затрагивает правового режима международных проливов, проход в которые регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями,

специально относящимися к таким проливам. Эти конвенции обычно заключались в отношении проливов, имеющих особое положение, прежде всего ведущих в закрытые моря. Таковы, в частности, Черноморские проливы (Босфор-Мраморное, море-Дарданеллы), которые ведут лишь к берегам черноморских стран.

Архипелажные воды. Режим архипелажного прохода.

Архипелажными водами называются воды государства-архипелага, расположенные между островами, из которых состоит государство-архипелаг, и ограниченные от других частей моря вокруг него прямыми исходными линиями, соединяющими наиболее выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов и осыпающих рифов архипелага.

Вопрос о правовом статусе и правовом режиме архипелажных вод является сравнительно новым для международного морского права. Его постановка связана с появлением ряда государств-архипелагов в результате крушения системы колониализма.

Континентальный шельф. Правовой режим континентального шельфа

Правовое понятие континентального шельфа не совпадает с его геоморфологической характеристикой. По своему строению (рельефу) морское дно имеет такие части, как подводная окраина материка и ложе океана. Подводная окраина материка в свою очередь включает материковую отмель (шельф), материковый склон и материковую подножие. Таким образом, шельф – это окаймляющая материк отмель до резкого изменения рельефа морского дна, т.е. до склона. Глубины внешней границы шельфа обычно составляют 100 – 200 м, но в отдельных районах могут быть и значительно больше – до 1500 – 2000 м.

Правовое определение континентального шельфа и характеристика его правового режима содержатся в Конвенции о континентальном шельфе 1958 г. и в ч. 6 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

На III Конференции по морскому праву государства попытались устранить неопределенность в установлении внешней границы континентального шельфа. В Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Континентальный шельф определяется с учетом конфигурации морского дна. В основу установления его внешней границы положен внешний предел подводной окраины материка.

Правовой режим. Он определяется Конвенцией о континентальном шельфе 1958 г. и Конвенцией по морскому праву 1982 г.: «Прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях разведки и разработки его естественных богатств» (соответственно ст. 2 и 77). Права признаются исключительными в том смысле, что если прибрежное государство ведет разведки и не разрабатывает богатств континентального шельфа, то никто другой не может этого делать без его определенно выраженного согласия.

Естественные богатства включают минеральные и иные неживые ресурсы поверхности и недр морского дна, а также живые организмы «сидячих видов», т.е. те организмы, которые в надлежащий с промысловой точки зрения период своего развития либо прикреплены к морскому дну, либо могут передвигаться только по морскому дну или в его недрах.

Таким образом, для прав прибрежного государства в отношении континентального шельфа характерны два основных признака:

- 1) целевой характер – разведка и разработка естественных богатств;
- 2) исключительность, т.е. бесспорная принадлежность данному прибрежному государству.

Права прибрежного государства не затрагивают ни статуса покрывающих вод как исключительной экономической зоны или открытого моря, ни статуса воздушного пространства над ними. Разведка и разработка континентального шельфа не должны создавать помех для использования этих территорий в целях судоходства, промысла, океанографических и иных исследований, охраны живых ресурсов, осуществления воздушных сообщений.

Исследования на континентальном шельфе могут осуществляться с согласия прибрежного государства. Однако прибрежное государство, как правило, не должно отказывать в своем согласии, если просьба исходит от обладающего надлежащей квалификацией учреждения для проведения чисто научного исследования физических или биологических свойств континентального шельфа

ТЕМА 2 Международные морские организации, осуществляющие функции в области морской деятельности

Первыми международными морскими организациями, возникшими в XIX веке и существующими в настоящее время, являются Дунайская комиссия (1856 г.), Международная метеорологическая организация (1873 г.), Международный союз морского страхования (1874 г.), Международная морская комиссия (1897 г.) и др.

К началу XX века в мире действовало менее 10 международных морских организаций, в настоящее время их насчитывается более 500.

Международные морские организации все более превращаются в неотъемлемую часть правового режима Мирового океана – они не только участвуют в разработке принципов и норм международного морского права, но и сами участвуют в их осуществлении и в разработке судоходной политики. Они организуют, осуществляют и контролируют все основные виды морской деятельности на основе разработанных принципов и норм международного права.

Существуют различные системы классификации международных морских организаций. Их делят на *межправительственные* и *неправительственные*. Морские организации также делятся по характеру выполняемых функций.

Основными международными организациями, координирующими морскую деятельность государств, выступают:

1. Международная морская организация (ИМО);
2. Комитет по морским перевозкам Совета по торговле и развитию ЮНКТАД;
3. Межправительственная океанографическая комиссия ЮНЕСКО;
4. Международный Совет по исследованию моря;
5. Международный морской комитет;
6. Международное агентство по атомной энергии;
7. Всемирная метеорологическая организация.

Международная морская организация или **ИМО** (англ. *International Maritime Organization, IMO*) – *международная межправительственная организация, является специализированным учреждением ООН, служит аппаратом для сотрудничества и обмена информацией по техническим вопросам, связанным с международным торговым судоходством*.

ИМО образована 6 марта 1948 года в Женеве с принятием Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) (англ. *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO*). Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 года, и вновь созданная организация приступила к своей практической деятельности. На 9-й сессии Ассамблеи этой организации (Резолюция A.358(IX)) ее название было

изменено, и с 22 мая 1982 года действует ее нынешнее название. Штаб-квартира расположена в Лондоне.

В определенном смысле *ИМО* является форумом, в котором государства – члены этой организации обмениваются информацией, обсуждают правовые, технические и иные проблемы, касающиеся судоходства, а также загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь морской среды.



Рисунок 2.1 – Задачи ИМО

По состоянию на 5 марта 2018 года, в **ИМО состоят** 173 государства-члена и 3 ассоциированных члена (Фарерские острова, Гонконг, Макао).

Высшим органом организации является Ассамблея государств-членов. Сессии Ассамблеи собираются раз в 2 года (рисунок 2.2).

Имеется также Совет ИМО, состоящий из 40 государств, в число которых входит и Россия. Государства разделены на три большие группы: 10 ведущих морских государств, 10 иных государств, значительных с точки зрения международной морской торговли, и 20 морских государств, избранных в Совет с целью обеспечения географического представительства различных регионов мира.

Помимо Ассамблеи в рамках ИМО действуют **5 комитетов**:

- Комитет по безопасности на море (Maritime Safety Committee, MSC – КБМ);
- Комитет по защите морской среды (Marine Environment Protection Committee, МЕРС – КЗМС);
- Юридический комитет (LEG – ЮРКОМ);
- Комитет по техническому сотрудничеству (KTC);

– Комитет по облегчению формальностей судоходства (FAL), а также **9 подкомитетов** (в составе КБМ или КЗМС) и **секретариат** во главе с Генеральным секретарем.

С 2012 г. Генеральным секретарем был избран представитель Японии Кодзи Секимидзу.

Все нормативные и правовые документы, подготовленные в подкомитетах и рассмотренные на сессиях комитетов, рассматриваются и принимаются, как правило, на очередных сессиях Ассамблеи Организации. Наиболее серьезные, стратегические решения могут приниматься решениями организуемых ИМО Дипломатических Конференций.

ИМО принимает решения в форме Резолюций Организации, к которым при необходимости могут прилагаться различные документы (кодексы, циркулярные письма, поправки к действующим документам – конвенции, кодексу и т. п.). С учетом оговариваемых условий и сроков вступления в силу такие обязательные решения должны внедряться Администрациями (Правительствами стран-членов).

Решения Ассамблеи ИМО, не изменяющие или дополняющие принятые конвенции, носят рекомендательный характер и могут выполняться национальными морскими администрациями путем включения решений (или создания на их основе собственных решений) в национальное законодательство.

Основные функции ИМО

- действует в качестве специализированного учреждения Организации Объединенных Наций (ООН);
- является консультативной и совещательной организацией;
- несет ответственность за организацию обеспечения безопасности на море и защиты окружающей среды, а также решение юридических вопросов, связанных с международным судоходством;
- способствует облегчению взаимодействия правительств государств по техническим вопросам для достижения высочайших стандартов в области безопасности на море и предотвращения загрязнения;
- принимает и совершенствует обязательные к исполнению и рекомендательные международные конвенции, кодексы, резолюции, протоколы, циркуляры и рекомендации.

Республика Беларусь вступила в Международную морскую организацию 29 ноября 2016 г.

По состоянию на 29 ноября 2017 г., в ИМО состоят 172 государства – члена.

Структура ИМО

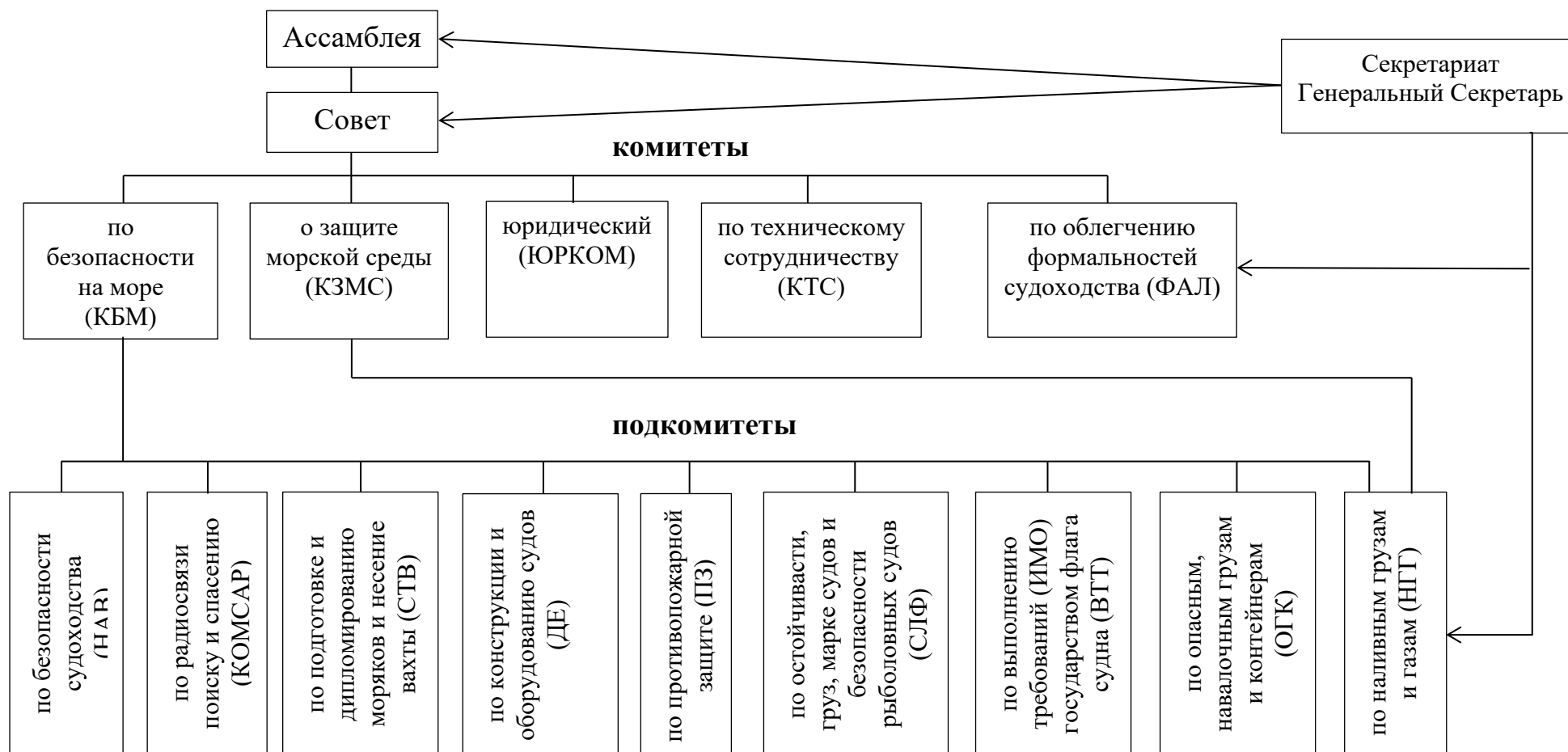


Рисунок 2.2 – Структура ИМО

2.1 Международные межправительственные организации, обладающие определенной компетенцией в области морской деятельности

Международная организация труда (МОТ) (англ. International Labour Organization, ILO) была создана в 1919 г. С 1946 г. *МОТ является специализированным учреждением ООН*. Штаб-квартира организации расположена в Женеве (Швейцария). На 2009 г. участниками МОТ являлись 183 государства.

Основные цели Организации изложены в преамбуле Устава МОТ. К ним относятся:

- ✓ улучшение условий труда путем регламентации рабочего времени, включая установление максимальной продолжительности рабочего дня и рабочей недели;
- ✓ регламентации набора рабочей силы;
- ✓ борьбы с безработицей; гарантии заработной платы, обеспечивающей удовлетворительные условия жизни;
- ✓ защиты трудящихся от болезней, профессиональных заболеваний и от несчастных случаев на производстве;
- ✓ защиты детей, подростков и женщин; пенсий по старости и инвалидности;
- ✓ защиты интересов трудящихся, работающих за границей;
- ✓ признания принципа равной оплаты за равный труд;
- ✓ признания принципа свободы объединения;
- ✓ организации профессионального и технического обучения и других мероприятий.

МОТ разрабатывает и принимает проекты конвенций по вопросам, входящим в сферу ее деятельности. После ратификации не менее чем двумя государствами конвенция вступает в силу и предусматривает выполнение обязательств подписавших ее государств. Рекомендации МОТ не требуют ратификации и являются предложениями, обращенными к государствам-членам МОТ, внести соответствующие положения в национальное законодательство.

К **основным органам МОТ относятся** Международная конференция труда (МКТ), сессии которой проводятся ежегодно, Административный Совет (исполнительный орган) и Международное бюро труда (постоянно действующий секретариат МОТ).

К **наиболее важным «морским» конвенциям и рекомендациям МОТ** можно отнести следующие:

№ 16 «Об обязательном медицинском освидетельствовании детей и подростков, занятых на борту судов» 1921 г.;

№ 23 «О репатриации моряков» 1926 г.;

№ 58 «О минимальном возрасте для работы в море»;

- № 69 «О выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации» 1946 г., № 73 «О медицинском освидетельствовании моряков»;
- № 92 «О помещениях для экипажа на борту судна» (пересмотренная);
- № 108 «О национальных удостоверениях личности моряков» 1958 г.;
- № 112 «О минимальном возрасте рыбаков»;
- № 133 «О помещениях для экипажа на борту судна (дополнительные требования)» 1970 г.;
- № 134 «О предупреждении производственных несчастных случаев среди моряков» 1970 г.;
- № 138 «О минимальном возрасте для приема на работу» 1973 г.;
- № 147 «О минимальных нормах на торговых судах» 1976 г.;
- № 179 «О найме и трудоустройстве моряков».

Республика Беларусь является членом МОТ с 1954 года и ратифицировала 49 ее конвенций, в том числе 8 основополагающих.

Членство в МОТ позволяет Беларуси изучать и применять международную практику урегулирования социально-трудовых споров, развивать социальное партнерство (правительство – профсоюзы – предприниматели), совершенствовать и регулировать рынок труда. Участие в деятельности МОТ помогает разрабатывать основанные на мировом опыте нормы трудового законодательства, содействует развитию предпринимательства, решению проблем занятости.

Республика Беларусь взаимодействует с МОТ по вопросам совершенствования ведения коллективных переговоров, разрешения трудовых споров и медиации.

Главным органом по взаимодействию с МОТ является Министерство труда и социальной защиты Беларуси (постановление Совета Министров Республики Беларусь от 21 ноября 2017 г. № 877 «О сотрудничестве Республики Беларусь с международными организациями и межгосударственными образованиями»).

Межправительственная океанографическая комиссия (МОК) (англ. Intergovernmental Oceanographic Commission, IOC) была образована в 1960 году в рамках ЮНЕСКО.

В соответствии с Уставом МОК целью Комиссии является содействие международному сотрудничеству и координации программ, касающихся исследований, служб и укрепления потенциала в интересах расширения знаний о природе и ресурсах океана и прибрежных районов, а также использования этих знаний для совершенствования управления, обеспечения устойчивого развития, охраны морской среды и облегчения процессов принятия решений ее государствами-членами.

Программы международного сотрудничества МОК включают:

- ✓ изучение роли океана в изменениях климата;
- ✓ оценку состояния морской среды;

- ✓ создание Глобальной системы наблюдений за океаном;
- ✓ развитие служб предупреждения о цунами и международного обмена океанографическими данными и информацией;
- ✓ картографирование дна Мирового океана;
- ✓ сотрудничество в подготовке и обучении специалистов в области морских наук, включая «плавающие университеты» и кафедры МОК ЮНЕСКО.

Руководящими органами МОК являются Ассамблея и Исполнительный совет. Секретариат МОК размещается в штаб-квартире ЮНЕСКО в Париже.

В 2006 г. членами МОК являлись 136 государств.

В деятельности МОК принимают участие ведущие национальные правительственные мореведческие организации и научно-исследовательские институты стран-членов МОК. В рамках ЮНЕСКО МОК признана органом с функциональной автономией.

В рамках Конвенции ООН по морскому праву МОК признана в качестве «компетентной международной организации в области морских исследований и передачи морской технологии».

ООН признала МОК в качестве ключевой организации системы ООН в области морских наук и служб.

2.2 Международные неправительственные организации

Международный морской комитет (ММК) (англ. Comité Maritime International, CMI) – *неправительственная международная организация, созданная в 1897 году с целью содействия унификации норм морского и торгового права, морских обычаев и практики. Данная унификация осуществляется путем подготовки проектов международных соглашений, разработки единообразных норм национального законодательства, изучения и обобщения обычаев и практики их применения, поощрения создания национальной ассоциации по морскому праву в различных странах.*

Членами данной организации являются 48 ассоциаций морского права, в том числе и Российская Федерация. Все члены ММК уплачивают установленные для них членские взносы.

Органами ММК являются Ассамблея, Исполнительный и Административный Советы, Президент.

Ассамблея состоит из всех членов комитета и членов Исполнительного Совета. Каждый член комитета и член Консультативного Совета могут быть представлены в ассамблее не более, чем 3 делегатами. Ассамблея собирается ежегодно в установленном Исполнительным Советом месте и в назначенную им дату. Ассамблея может также собираться в любое другое время для указанной цели по требованию Президента / 10 членов комитета / вице-президентов. Уведомление о таких собраниях рассылается за 6 недель.

Международным морским комитетом было подготовлено 30 проектов конвенций, 16 из которых были приняты на международных конференциях, среди них в частности:

- ✓ Международная конвенция об унификации некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г.;
- ✓ Международная конвенция об ответственности операторов ядерных судов 1962 г.;
- ✓ Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.

В последние годы организация занимается разработкой проектов конвенций по вопросам морского страхования, оговорок о коносаментах, о морском арбитраже, правовом статусе терминалов, судов в иностранных портах, регистрации судов, проблемами ускорения ратификации конвенций государствами. Организация занимается также изданием сборников международных конвенций по морскому праву, документов международного морского комитета и другой справочной литературы. Штаб-квартира данной организации располагается в Антверпене (Бельгия).

Балтийский и международный морской совет (БИМКО) (*англ. Baltic and International Maritime Council, BIMCO*). Решение об учреждении БИМКО было принято летом 1905 г. на совещании представителей трамповых судовладельческих фирм Бельгии, Великобритании, Германии, Голландии, Дании, Италии, Норвегии, России, Финляндии и Швеции. Учредители этой организации преследовали цель установления минимальных фрахтовых ставок на перевозку леса из шведских, русских и германских портов. Крупнейшие судовладельцы Европы решили выработать согласованную политику и практику в области трампового судоходства.

Первоначально эта организация называлась Балтийская и Беломорская морская конференция. К середине 20-х гг. XX в. членами Конференции стали судовладельцы других регионов и даже континентов, и деятельность организации вышла за рамки беломорско-балтийских перевозок. Поэтому в мае 1927 г. было принято решение о переименовании организации в Балтийскую и международную морскую конференцию. С 1985 г. действует ее нынешнее название.

Это неправительственная организация, занимающаяся вопросами морской судоходной политики, унификации транспортных документов и информацией членов по различным аспектам международной морской торговли. Ее правовой статус определяется законодательством Дании. Штабквартира БИМКО находится в Копенгагене.

Целями и задачами организации являются:

- 1) объединение судовладельцев, а также других лиц и организаций, связанных с торговым судоходством;
- 2) информация членов о случаях взимания несправедливых сборов, о спекулятивных фрахтовых сделках;
- 3) подготовка и пересмотр проформ чартеров и другой документации;
- 4) издание типовых форм перевозочных документов;

5) организация встреч, осуществление переписки и переговоров с лицами, занятыми в области торгового мореплавания.

Членами БИМКО являются судовладельцы (в настоящее время более тысячи), судовые брокеры и агенты, клубы R&I и ассоциации из 121 страны мира.

Члены-судовладельцы – это члены, имеющие в собственности или в оперативном управлении морские суда. Любой член-судовладелец может быть избран в органы БИМКО. Он имеет право голоса на общих собраниях. Количество голосов члена-судовладельца зависит от размера взноса:

- ✓ при минимальном взносе он имеет 1 голос,
- ✓ при взносе, большем минимального, но меньшем максимального – 2 голоса,
- ✓ при максимальном – 3 голоса.

Члены-судовладельцы, не уплатившие всех взносов или дополнительных взносов, подлежащих внесению, не имеет права голоса на общем собрании.

Членами-брокерами являются судовые брокеры, судовые фрахтовые агенты.

Члены-клубы – это ассоциации по защите интересов и взаимному страхованию судовладельцев, ассоциации по вопросам фрахта, демереджа и судебной защите, а также другие объединения судовладельцев.

Член-брокер и член-клуб не имеют права голоса на общем собрании БИМКО.

Высшим органом БИМКО является **Общее собрание**, которое созывается раз в два года. Общее собрание утверждает годовые отчеты, финансовые отчеты и заключения ревизора, рассматривает отчет Совета по документации, избирает Президента и вице-президента, директоров и т.д.

Руководящим органом БИМКО является **Совет директоров**, который контролирует и наблюдает за деятельностью организации. Совет избирается на общем собрании и состоит из представителей членов-судовладельцев от каждой страны, имеющей не менее 5 членов-судовладельцев, которые должны внести или уже внесли взносы за прошедший календарный год в общей сумме 500 фунтов стерлингов.

Своего рода секретариатом организации является Исполнительный комитет, члены которого назначаются Советом директоров. Он осуществляет деятельность и ведет дела организации, наблюдает за работой штабквартиры, взимает взносы.

Одним из важнейших органов БИМКО является Совет по документации, который состоит из членов-клубов и не менее 8 членов-судовладельцев, избираемых Советом директоров. Он подготавливает и улучшает чартеры и другие используемые при перевозке документы.

Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО) (*International Association Classification Societies, IACS*) – неправительственная организация, объединившая в 1968 г. ряд крупнейших национальных

классификационных обществ в целях развития сотрудничества между ними в области технического надзора за судами для обеспечения безопасности мореплавания.

Деятельность МАКО направлена на унификацию национальных правил классификации, обмера, постройки, эксплуатации и ремонта морских судов, используемых в судостроении материалов, снабжения морских судов техническими средствами (спасательными, противопожарными и т.п.).

В соответствии с Уставом членами МАКО могут быть национальные классификационные общества, имеющие не менее 1000 поднадзорных морских судов общей валовой вместимостью свыше 1 млн рег. тонн; не менее чем 20-летний срок деятельности в области технического надзора за морскими судами; хорошую морскую репутацию; определенное количество специалистов; регистрационную книгу морских судов, а также свои правила и инструкции по вопросам технического надзора за морскими судами.

МАКО объединяет 10 ведущих классификационных обществ:

1. American Bureau of Shipping (ABS) – Американское Бюро Судостроительства;
2. Bureau Veritas (BV) – Бюро Веритас;
3. China Classification Society (ZC) – Китайское классификационное общество;
4. Det Norske Veritas (DNV) – Норвежское классификационное общество;
5. J-Germanischer Lloyd (GL) – Германишер Ллойд;
6. Korean Register of Shipping (KR) – Корейский Регистр судостроительства;
7. Lloyd's Register of Shipping (LR) – Регистр судостроительства Ллойда;
8. Nippon Kaiji Kyokai (NK) – Японский Регистр судостроительства;
9. Registro Italiano Navale (RINA) – Итальянский Регистр судостроительства;
10. Russian Maritime Register of Shipping (RS) – Российский Морской Регистр судостроительства.

Ассоциированные члены:

- ✓ Хорватский Регистр судостроительства (CRS);
- ✓ Индийский Регистр судостроительства (IRS);
- ✓ Польский Регистр судостроительства (PRS).

Руководит МАКО Совет, осуществляющий общую политику, которая направлена на унификацию национальных правил классификации, обмера, постройки, безопасной эксплуатации и ремонта судов, обеспечение судов противопожарными и спасательными устройствами и средствами, применению материалов используемых в судостроении и судоремонте, Совет создает рабочие группы по постоянным или конкретным проблемам (ad hoc).

Постоянными общими проблемами являются:

- ✓ проекты унификации правил и требований между членами МАКО;
- ✓ проекты ответов на запросы, требования ИМО;
- ✓ подготовка унифицированных интерпретаций стандартов ИМО;
- ✓ идентификация (определение) проблем и предложения МАКО по темам для рабочих групп.

Совет МАКО одобрил около 150 требований, которые в принципе должны быть применены классификационными обществами, из этого числа 90 % были внедрены в национальные правила. Большинство из них касались конструкции судов. Позднее были рассмотрены вопросы, относящиеся к практике надзора, инспекций и предъявления требований (минимальная продольная прочность, прочность крышек трюмов, информация и руководства по грузовым операциям, специальные инспекции танкеров и балкеров).

МАКО издала ряд документов по внедрению и применению системы управления качеством и обеспечения качества. Для организации управления деятельностью судоходных компаний используют систему обеспечения качества (Quality Assurance – QA). В ведущих классификационных обществах, таких как ABS, LR, GR, DNV, RS, созданы специальные подразделения – отделы качества, которые занимаются оценкой системы управления качеством по специально разработанным процедурам и выдачей сертификатов соответствия. В условиях жесткой конкуренции на мировом судоходном рынке гарантия качества услуг является чрезвычайно важной, поэтому многие судоходные компании стремятся к сертификации по стандартам ИСО-9002.

МАКО имеет консультативный статус в ЭКОСОС и ИМО. Штаб-квартира МАКО находится в Нью-Йорке.

Международная палата судоходства (МПС) (англ. *International Chamber of Shipping, ICS*) создана в 1948 г. и сегодня является крупнейшей в мире ассоциацией операторов торговых судов, тоннаж которых составляет свыше 50 % мирового.

МПС представляет интересы операторов балкеров, танкеров, контейнеровозов и пассажирских судов, включая судовладельцев и менеджерские компании, управляющие судами.

МПС имеет консультативный статус в ряде международных межправительственных организаций, таких как ИМО, Всемирная таможенная организация, ЮНКТАД, Всемирная метеорологическая организация и др. МПС также поддерживает тесные связи с судоходными, нефтяными и страховыми компаниями, портами, лоцманскими организациями, классификационными обществами.

Основными органами управления МПС являются: Общее собрание, Исполнительный комитет, Секретариат.

Вспомогательные органы МПС создаются по решению Исполкома в форме постоянных (для изучения специальных вопросов: технических, юридических и т.д.) и временных (по отдельным частным вопросам) комитетов, в рамках которых при необходимости могут учреждаться подкомитеты.

Из числа *постоянных комитетов МПС* наиболее активными и известными, в частности, являются: Танкерный комитет, Контейнерный комитет, Комитет по морскому праву, Комитет по безопасности на море.

Как автономный орган в МПС функционирует Рабочая группа по международным каналам, которая занята изучением правовых, коммерческих, технических и эксплуатационных условий плавания судов по международным проливам и каналам.

МПС проводит большую работу по внедрению судовладельцами одобренных на международном уровне стандартов перевозочных документов, а также всевозможных руководств по плаванию. Так, Палата приняла стандартную проформу коносамента для перевозки грузов из Австралии, совместно с Международным морским форумом нефтяных компаний разработала Руководство по плаванию судов в Малаккском проливе.

Ключевые позиции в МПС занимают судовладельцы Великобритании, а правовой статус определяется ее законодательством.

ТЕМА 3 Правовое регулирование морского судоходства в Республике Беларусь

Водный транспорт, как одна из подотраслей транспортного комплекса республики, обеспечивает потребности экономики страны в перевозках грузов. При этом следует рассматривать две его составляющих: внутренний водный транспорт и морской транспорт.

3.1 Структура водного транспорта Республики Беларусь

Внутренний водный транспорт является неотъемлемой частью транспортного комплекса Республики Беларусь. Его *основной задачей является* удовлетворение потребностей экономики страны и населения в перевозках грузов и пассажиров.

Судоходство в Республике Беларусь осуществляется по внутренним водным путям на реках Днепр, Березина, Сож, Припять, Западная Двина, Неман, Днепро-Бугском и Микашевичском каналах, Заславском водохранилище.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей Республики Беларусь составляет около 2 тысяч километров водных путей (см. рисунок 3.1). Их содержание и развитие осуществляется за счет средств республиканского бюджета.

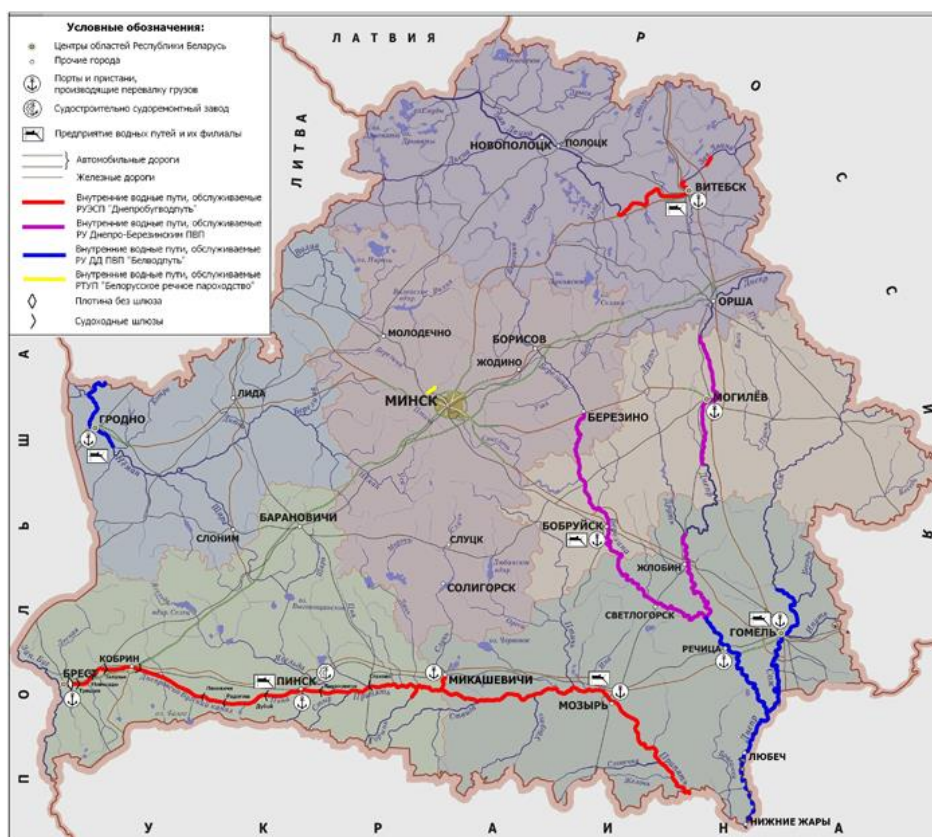


Рисунок 3.1 – Внутренние водные пути Республики Беларусь

Внутренние водные пути расположены в трех обособленных речных бассейнах рек: Днепр, Западная Двина, Неман. Вся длина путей на данный момент составляет приблизительно 3 тыс. км.

В их состав входит также Днепро-Бугский канал (рисунок 3.2) протяженностью 244 км, который соединяет реки Мухавец и Припять.



Рисунок 3.2 – Днепро-Бугский канал

По территории Республики Беларусь проходит *участок водного пути международного значения E40* (рисунок 3.3). В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения от 19 января 1996 года приняты обязательства по обеспечению выполнения на данном участке требований, предъявляемых к IV классу водного пути. В долгосрочной перспективе это позволит осуществлять перевозки грузов и пассажиров между регионами Балтийского и Черного морей, что повысит транзитный потенциал Республики Беларусь.

Белорусская часть водного пути представлена в одном варианте: **проходит через Мухавец (бассейн Балтийского моря), Пину и Припять (бассейн Черного моря), а также Днепровско-Бугский канал.** Этот участок рассматривается как связующее звено от Бреста до Киевского водохранилища.

Для обустройства белорусского участка E40 нужны, по предварительным оценкам, инвестиции в размере 96,2–171,2 млн. евро. Эти работы включают реконструкцию существующих гидравлических сооружений на восточном склоне Днепро-Бугского канала стоимостью около 19,8 млн. евро, строительство новых гидроузлов на реке Припять, включающие современные судоходные шлюзы стоимостью 56–120 млн. евро, создание судоходного участка международного водного пути E40 на польско-белорусской границе стоимостью 5–15 млн. долларов, модернизацию водопитающей системы Днепро-Бугского канала – строительство водохранилища «Жировское» стоимостью 11,7 млн. евро и т.д.



Рисунок 3.3 – Схема международного водного пути E-40

В настоящее время на данном пути имеется ряд лимитирующих участков для судоходства. К ним относятся гидротехнические сооружения восточного склона Днепровско-Бугского канала, которые нуждаются в реконструкции, а также участок реки Припять от гидроузла «Стахово» до границы с Украиной, габариты судового хода на котором не позволяют осуществлять полную загрузку транспортных судов в меженный период, поэтому на данном участке необходимо проведение комплекса выправительных и дноуглубительных работ.

Доля внутренних водных путей общего пользования по состоянию на конец 2015 года составила 1,46% от общей протяженности всех путей сообщения Республики Беларусь. Наибольшую протяженность путей сообщения составляют автомобильные дороги общего пользования (101,5 тыс.км) и железнодорожные пути общего пользования (5,49 тыс.км), что соответствует 83,83% и 4,53% от общей протяженности всех путей сообщения (см. рисунок 3.4).

Анализ соотношений протяженности водных и железнодорожных путей, автомобильных дорог у нас и у ближайших соседей позволяет констатировать, что объемы перевозок грузов водным транспортом Республики Беларусь значительно меньше пропускной способности судоходных водных артерий.

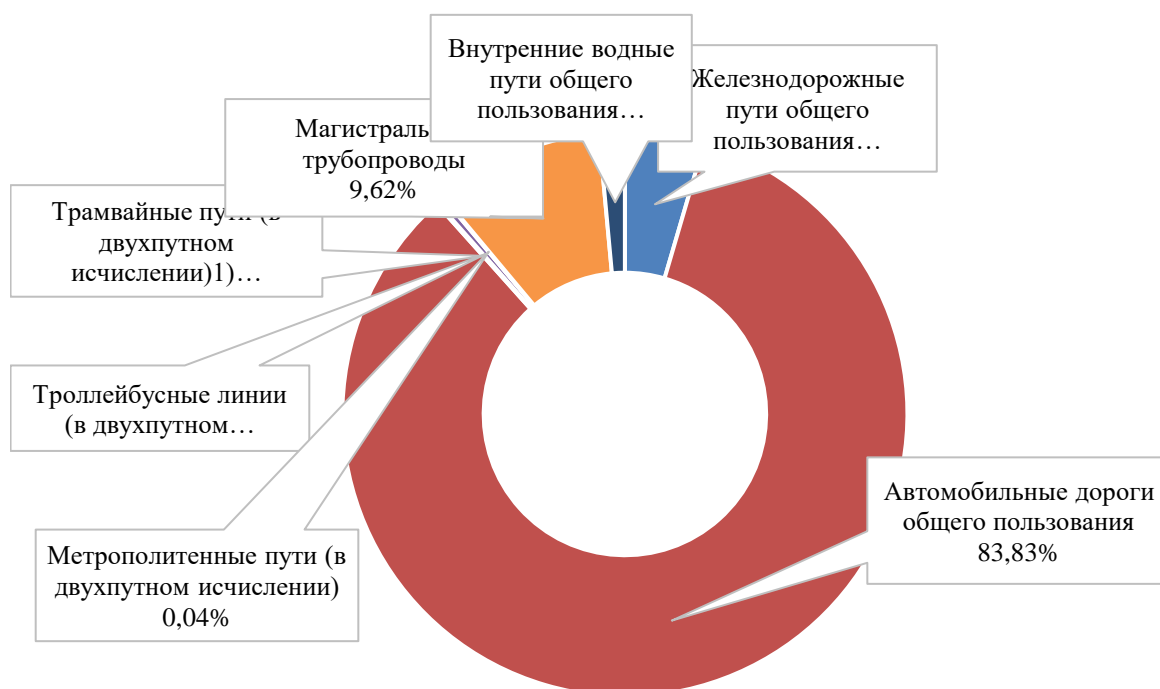


Рисунок 3.4 – Протяженность путей сообщения Республики Беларусь

Структура внутреннего водного транспорта (рисунок 3.5) республики содержит все элементы, необходимые для осуществления перевозочного процесса, и включает в себя организации, осуществляющие содержание и развитие внутренних водных путей, перевозку грузов, проектирование и строительство судов, контроль безопасности судоходства, классификацию судов.



Рисунок 3.5 – Структура организации внутреннего водного транспорта

В системе водного транспорта работают **8(восемь) речных портов** (Бобруйск, Брест, Гомель, Микашевичи, Могилев, Мозырь, Пинск, Речица).

Внутренние водные пути республики обслуживают три организации водных путей:

1. РУЭСП «Днепробугводпуть»;
2. «Белводпуть»;
3. Днепро-Березинское предприятие водных путей.

Строительство и ремонт судов осуществляются на Пинском судостроительно-судоремонтном заводе (ОАО «Пинский ССРЗ»), а также в речных портах Гомель и Речица.

Проектирование судов и плавсредств осуществляется на ОАО «Белсудопроект».

Главной задачей ОАО «Белсудопроект» является научное обеспечение внутреннего водного транспорта: разработка конструкторской документации на суда и плавсредства, необходимые для обеспечения перевозочного процесса и выполнения путевых работ, создание достаточной нормативной правовой базы для работы организаций внутреннего водного транспорта.

Главной целью перспективного развития ОАО «Белсудопроект» является удовлетворение потребностей организаций и предпринимателей Республики Беларусь в разработке конструкторской документации на плавсредства с учетом достижений науки в области судостроения, а также нормативно-правовых актов. Особое внимание при проектировании уделяется соблюдению нормативных требований к обеспечению техники безопасности труда, использованию энергосберегающих установок и материалов. В области импортозамещения основной задачей является наиболее полное применение в разрабатываемых проектах плавсредств оборудования, выпускаемого предприятиями Республики Беларусь.

Контроль за техническим состоянием судов, сертификацию изделий, используемых в судостроении, осуществляет РУП «Белорусская инспекция Регистра» (Пинск).

В состав организаций водного транспорта входят две организации, выполняющие **надзорные и контролирующие функции**:

1. ГУ «Белорусская инспекция речного судоходства». Основное направление деятельности – контроль за техническим состоянием судов, сертификация изделий, используемых в судостроении.

2. ГП «Белорусская инспекция Регистра»

В системе организаций водного транспорта работают транспортно-экспедиционные компании, осуществляющие морские перевозки грузов (ОАО «Белорусское морское пароходство», ЗАО «Белорусская транспортно-экспедиционная и фрахтовая компания»).

Водный транспорт Республики Беларусь представлен организациями, осуществляющими перевозку грузов, содержание навигационной обстановки, строительство, проектирование и ремонт судов транспортного и технического флота, добычу строительных материалов, ремонт и

эксплуатацию судов, проектирование и строительство гидротехнических сооружений, технический надзор за строительством.

Кроме того, в республике функционируют ОАО «Белорусское морское пароходство», АО «Белорусская судоходная компания» и ЗАО «Белорусская транспортная экспедиционно-фрахтовая компания», которые работают в сфере международных морских перевозок.

Списочная численность работающих в сфере внутреннего водного транспорта в 2017 году составила около 0,6 тыс. человек (см. рисунок 3.6).

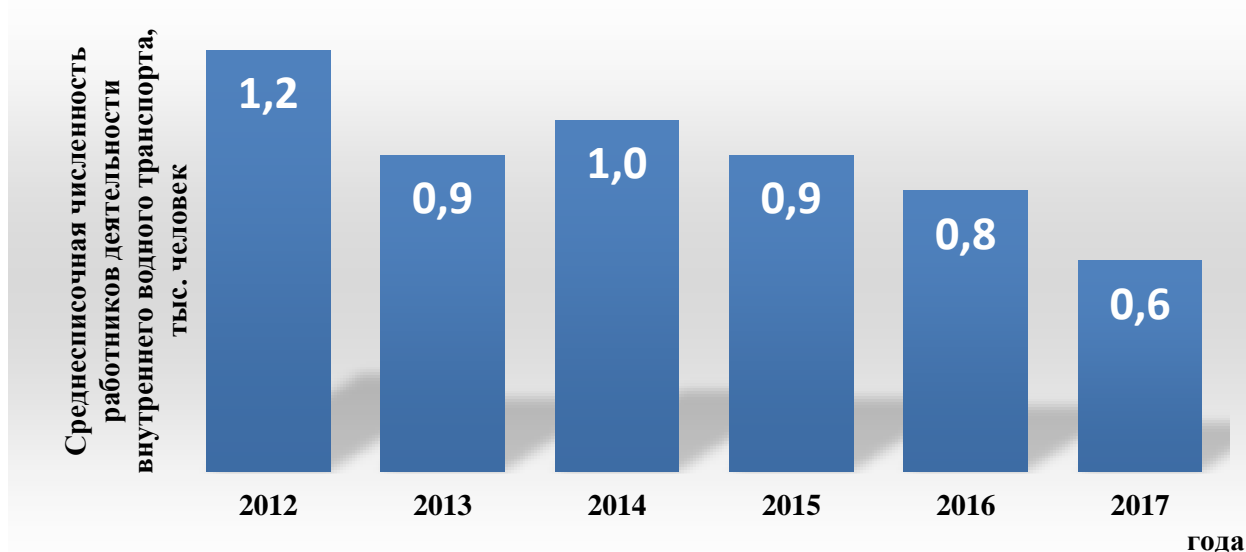


Рисунок 3.6 – Списочная численность работников организаций внутреннего водного транспорта

В 2017 году доля работников, занятых в организациях внутреннего водного транспорта, составляет 0,25% от общей численности работников транспорта.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь по состоянию на 2017 год в организациях внутреннего водного транспорта находятся в эксплуатации 230 единиц транспортных судов общего пользования (включая буксиры и толкачи), 206 единиц вспомогательных судов и 14 пассажирских судов общего пользования.

Как видно из рисунка 3.7, количество пассажирских и вспомогательных судов, находящихся в эксплуатации в организациях внутреннего водного транспорта, в 2017 году увеличилось на 1 единицу по сравнению с 2014 годом, но количество транспортных средств общего пользования и вспомогательных судов уменьшилось на 15 единиц и 4 соответственно.

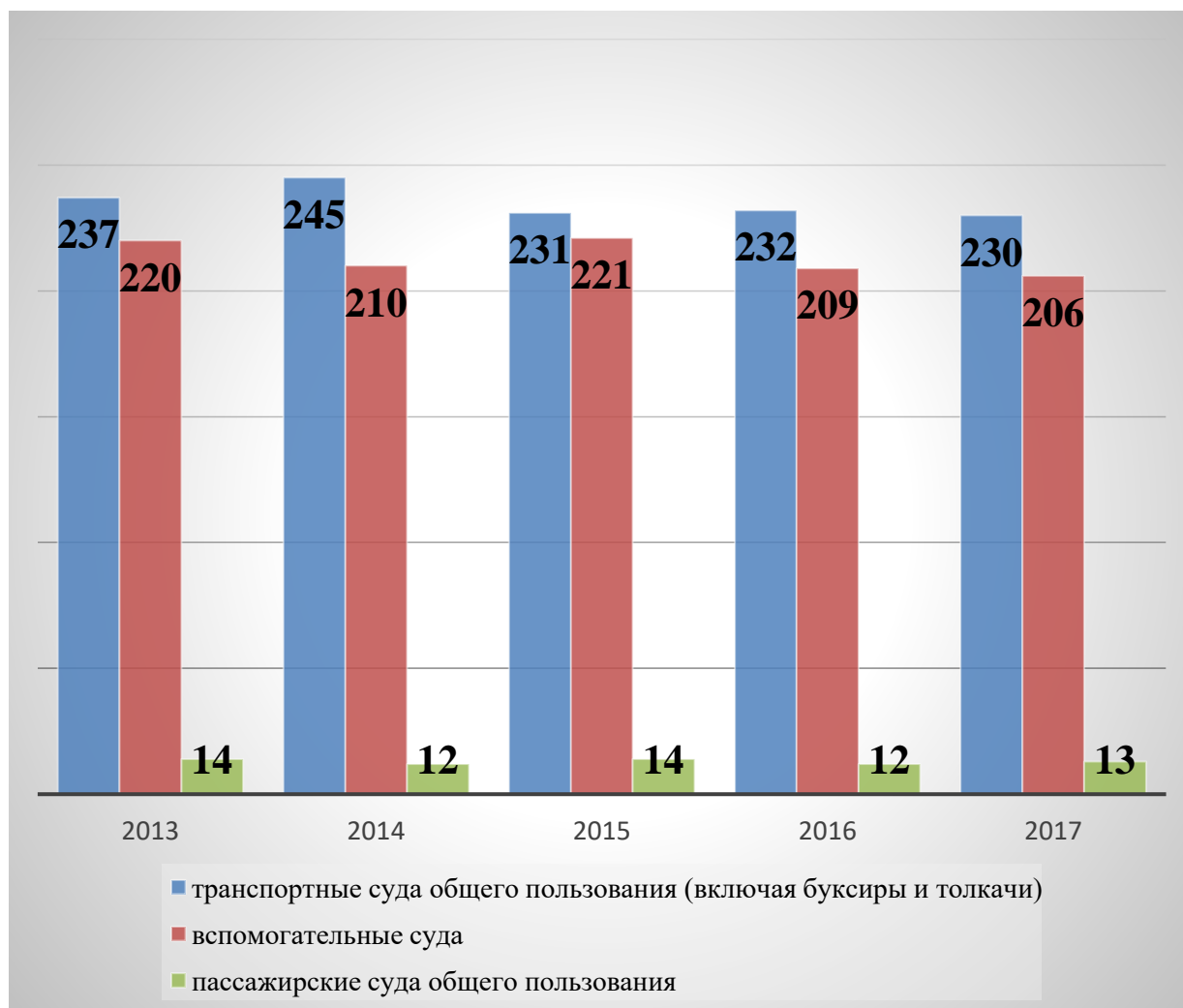


Рисунок 3.7 – Транспортные суда организаций внутреннего водного транспорта

По состоянию на начало 2017 года на балансе РТУП «Белорусское речное пароходство» находятся 8 единиц пассажирского флота, 51 единица буксирного флота (мощностью 300 л.с.), 107 единиц несамоходного флота грузоподъемностью 900 тонн, 16 единиц несамоходного флота грузоподъемностью 350 тонн, 87 единиц стоечного и вспомогательного флота (плавкраны, причалы, дебаркадеры, земснаряды, понтоны и т.д.), 1 сухогрузный теплоход-площадка грузоподъемностью 700 т., 1 единица служебно-пассажирского флота т/х «Огонек», 3 единицы служебно-разъездных судов и судов спецназначения.

На РУЭСП «Днепробугводпуть» эксплуатируется более 100 единиц самоходного, несамоходного и стоечного флота, а также 12 земснарядов.

3.2 Морской транспорт

Рассматривать морской торговый флот необходимо в контексте двух его составляющих: суда, зарегистрированные в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь, и суда, используемые резидентами Республики Беларусь в целях торгового мореплавания.

В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Республике Беларусь дано право на регистрацию под государственным флагом судов, используемых в торговом мореплавании. Сформирована основная нормативная правовая база торгового мореплавания: принят Кодекс торгового мореплавания, наша страна присоединилась к 18 основным международным конвенциям, заключены межправительственные соглашения, действует Указ Президента Республики Беларусь «О некоторых мерах по развитию торгового мореплавания», организовано выполнение функций национальной морской администрации. В 2013г. в структуре центрального аппарата Минтранса создан отдел морского транспорта, на который возложены функции Национальной морской администрации.

В Государственном реестре морских судов Республики Беларусь зарегистрировано 10 судов. В 2013 г. ЮНКТАД ООН впервые признал нашу страну как государство, обладающее морским торговым флотом под национальным флагом.

Проводимая работа позволяет повышать международный имидж Республики Беларусь и развивать новый вид экспорта услуг, сопутствующих предоставлению права плавания под государственным флагом.

Республика Беларусь имеет стабильную грузовую базу морских перевозок. Ежегодно через морские порты экспортируется от 16 до 25 млн. т грузов, в том числе на условиях CIF (CFR) – до 5–6 млн. т, что позволяет минимизировать риски, связанные с возможной незагрузкой судов.

С привлечением иностранных инвестиций в Республике Беларусь создано ЗАО «Белморфлот», которое на условиях владения и пользования (на условиях бербоут-чартера) приобрело судно и осуществило перевозку почти 480 тыс. т грузов, в том числе белорусских калийных удобрений. ЗАО «Белорусская калийная компания» самостоятельно на системной основе осуществляет фрахтование судов для перевозки калийных удобрений.

3.3 Нормативно правовые акты

Хотя в РБ нет своего национального морского флота, подготовка соответствующей нормативно-правовой базы, регулирующей морские перевозки грузов, ведется уже на протяжении последних 15 лет.

Нормативные правовые акты:

1. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 20 июня 2007 г. № 812 «Об утверждении правил государственной регистрации судов и правил пользования маломерными судами, гидроциклами, судами с подвесными двигателями и базами (сооружениями) для их стоянок»;
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь;
3. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь;
4. Информационный бюллетень №32 по внутренним водным путям Республики Беларусь на 15 апреля 2011 г.;

5. Правила перевозки грузов внутренним водным транспортом утверждены Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.01.2005 №3 «Об утверждении правил перевозок груза внутренним водным транспортом»;

6. Правила перевозки пассажиров и багажа внутренним водным транспортом утверждены Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29.11.2004 №42 «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом»;

7. Правила технической эксплуатации внутреннего водного транспорта;

8. Водный кодекс Республики Беларусь.

Решающим этапом в развитии белорусского морского законодательства явилось вступление в силу с 1 января 2000 года **Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь (КТМ)**. Указанный кодекс фактически заложил правовую основу деятельности белорусского государства в сфере морской деятельности. *Это основной морской закон, регулирующий отношения морского транспорта с клиентурой при перевозке грузов. Его структура включает общие положения и термины; положения о статусе судна, его национальности, флаге, статусе экипажа и капитана, о судовых документах; положения, относящиеся к морскому порту. Основополагающими здесь выступают положения, касающиеся правового режима морских перевозок грузов и пассажиров, морского страхования. Кодекс также содержит разделы, посвященные буксировке, страхованию, общей аварии, чрезвычайным морским происшествиям, морским протестам, ограничению ответственности судовладельца, морской ипотеке.*

В 2002 г. был принят **Кодекс внутреннего транспорта РБ**. Кодекс устанавливает правовые, экономические и организационные основы судоходства по внутренним путям Республики Беларусь в целях обеспечения потребностей экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах.

В развитие законов, направленных на регулирование морской деятельности, был принят ряд подзаконных актов. Из них можно выделить **Постановление Совета Министров Республики Беларусь № 1388 от 20.10.2003 года** «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров и грузов (исключая технологические внутрихозяйственные перевозки пассажиров и грузов, выполняемые юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями для собственных нужд) автомобильным, внутренним водным, морским транспортом и Положения о лицензировании транспортно-экспедиционной деятельности».

Утверждены **положения о Государственном реестре морских судов Беларуси и национальном удостоверении личности моряка**.

Белорусское государство присоединилось к целому ряду международных морских конвенций в области торгового мореплавания. Так,

в соответствии с Законом № 111-З от 21.06.2002 г. Беларусь ратифицировала Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными, против безопасности морского судоходства и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе.

Таким образом, можно констатировать, что к настоящему времени в Беларуси в целом сформирована нормативно-правовая база, необходимая для создания собственного морского торгового флота.

Заключены межправительственные соглашения с Украиной, Литвой и Латвией о развитии судоходства по внутренним водным путям и условия транзита грузов с использованием морских портов.

Республика Беларусь предпринимает конкретные шаги по созданию торгового флота и изменению экономических условий своего экспорта.

Возможные решения задачи повышения вклада водного транспорта в развитие экономики страны легли в основу **Концепции Программы развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь на 2016 – 2020 годы**. В настоящий момент Концепция одобрена Советом Министров Республики Беларусь и БелНИИТ «Транстехника» приступил к разработке одноименной Государственной Программы развития.

Целью будущей Программы является создание условий, обеспечивающих перераспределение грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт на основе повышения уровня его конкурентоспособности и безопасности, а также увеличение объема международных морских перевозок белорусскими перевозчиками для сбалансированного развития транспортного комплекса Республики Беларусь. Это будет способствовать гармоничному развитию всех видов транспорта РБ.

Концепция разработана с учетом перспектив развития грузообразующих отраслей экономики нашей страны на указанный период. Заложенные в концепцию подходы позволят увеличить объемы перевозок водным транспортом, в том числе и на экспорт. Данный подход согласуется с действиями Европейского союза и закладывает основу по развитию рынка пассажирских и грузовых перевозок водным транспортом на долгосрочный период. Так, в ЕС к 2030 году предполагается передать 30% перевозок грузов автомобильным транспортом с дальностью более 300 километром на железнодорожный и водный, а к 2050 году довести эту долю до 50%.

Решение основных задач Концепции Программы будет способствовать динамичному, социально-экономическому развитию Республике Беларусь и направлено на снижение транспортной составляющей в стоимости товаров. Рост выручки и прибыли организаций водного транспорта будет являться одним из источников развития водного транспорта в будущем.

Переключение грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт будет также способствовать снижению

отрицательного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду.

Направления развития внутреннего водного и морского транспорта:

1. *Создание механизма формирования рынка транспортных и стивидорных услуг на внутреннем водном транспорте* предполагает создание «Государственной администрации портов и водных путей» и наделение ее соответствующими функциями. Создание администрации, будет способствовать приходу в отрасль частных портовых операторов и перевозчиков. Кроме того, данная организация будет проводить единую политику развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта;

2. *Развитие перспективных внутренних водных путей* будет обеспечено, в частности, за счет реконструкции гидротехнических сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала, улучшения уровня режима реки Припять на участке от города Мозырь до границы с Украиной за счет проведения комплекса выправительных работ и строительства долговременных сооружений, а также улучшения качественных параметров внутренних водных путей на реках Днепр, Березина, Сож.

3. В Концепции нашли *развитие и мультимодальные перевозки грузов*. Следует отметить, что участие в таких перевозках внутреннего водного транспорта Республики Беларусь позволяет оставить в стране созданную им стоимость, которая при транспортировке по железной дороге идет в доход той страны, по территории которой следует груз.

Планируется, с привлечением инвестора, приступить к строительству мультимодального терминального комплекса в районе приграничного населенного пункта Нижние Жары, расположенного в глубоководной части реки Днепр, с современным перегрузочным оборудованием, складами для временного хранения грузов, пунктами таможенного контроля и другой инфраструктурой, который сможет принимать суда класса «река-море». Это позволит расширить номенклатуру перевозимых водным транспортом экспортно-импортных грузов, а также будет способствовать его интеграции в международную транспортную систему. В частности, предполагается осуществлять перевозки продукции концерна Беллесбумпром, Белнефтехим. Белорусского металлургического завода, минеральных и химических удобрений, сжиженных углеводородных газов, а также другую продукцию. Следует также отметить, что в настоящее время в районе Петрикова начинается строительство комбината по добыче калийной соли. Расположение месторождения в непосредственной близости от реки Припять позволяет говорить о возможности перевозки калийных удобрений внутренним водным транспортом. К 2019 году планируется выход комбината на проектную мощность.

Также планируется разработать ТЭО и начать строительство в речных портах «Брест» и «Мозырь» терминальных комплексов, что позволит

расширить географию и увеличить объемы перевозок водным транспортом прежде всего в направлении Украины и Польши.

4. **Обновление флота** предполагается реализовать за счет строительства современных транспортных и технических судов на отечественных предприятиях, в том числе судов смешанного класса «река-море». Наличие судов такого класса позволит белорусским перевозкам осуществлять судоходство по Черному, Средиземному морям и рекам их бассейнов.

Кроме того, предполагается переоборудование сухогрузных барж-площадок проекта 775 в суда для перевозки нефтепродуктов для выполнения перевозок во внутриреспубликанских и внешнеторговых направлениях. Кроме того, будет проводиться модернизация барж-площадок путем изменения их размеров для увеличения грузоподъемности.

5. **Повышение энергоэффективности и экологичности перевозок** на водном транспорте будет достигнуто за счет установки на судах современных двигателей и систем управления расходом топлива.

6. **Безопасность перевозок** на внутреннем водном транспорте будет обеспечена посредством внедрения современных геоинформационных и навигационных систем управления судоходством, внедрения Речных информационных служб.

7. **Безопасность объектов инфраструктуры** водного транспорта РБ будет обеспечена реконструкцией причалов речных портов, оснащением судоходных шлюзов современными системами обеспечения безопасности и обновлением навигационного оборудования.

По экспертной оценке, реализация вышеперечисленных направлений позволит к 2020 году увеличить долю перевозок водным транспортом не менее чем до двух процентов в общем объеме перевозок и достичь прогнозных показателей развития водного транспорта РБ.

ТЕМА 4 Правовой статус морского судна

4.1 Понятие морское судно по международному морскому праву

Одним из основных критериев для отнесения плавучего сооружения к категории «судно» является использование его в целях торгового мореплавания.

Понятие торгового мореплавания достаточно широкое, поэтому понятие **судно** будет довольно объемным. В отношении судов, используемых для перевозки грузов и пассажиров, лоцманской и ледокольной проводки, поисковых и спасательных операций и т.п., применение к ним понятие «судно» не вызывает сомнений.

Они иногда появляются при применении норм ММП, например, к несамостоятельным сооружениям, используемым для разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна.

Другим критерием является способность данного сооружения плавать независимо от того, является ли оно самостоятельным или нет.

Например, согласно *ст. 1 Международной конвенции о спасании 1989 г.* под **судном** понимается любое судно или плавучее средство либо любое сооружение, способное осуществлять плавание.

В соответствии с *Правил 3 Международной конвенции о правилах предупреждения столкновения судов 1972 г.*, слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

Статья 2 Конвенции о защите Черного моря от загрязнения 1992 г. под **судном** понимает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа. Этот термин включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, буксируемые и самостоятельные плавучие средства, а также платформы и другие искусственно сооруженные конструкции в море.

В соответствии с *Кодексом торгового мореплавателя (КТМ) Республики Беларусь*, под **судном** понимается самостоятельное или несамоходное плавучее сооружение, используемое для торгового мореплавания.

В морском праве судно рассматривается не только как продукт судостроительной техники или же имущество, но и как **учреждение**, наделенное определенными правами и обязанностями.

4.2 Правовая классификация морских судов

Классификация судна – это отнесение судна к классу (разряду) в соответствии с правилами классификации и постройки, установленными органами технического надзора и классификации судов.

Технический класс присваивается судам на определенный срок, обычно 5-годовой, по истечении которого каждое судно для сохранения своего класса должно подвергнуться со стороны классификационного учреждения

освидетельствованиям. На основе этих освидетельствований решаются вопросы, может ли быть сохранен присвоенный ранее судну класс, какой ремонт необходим для сохранения судном класса и т.п.

При всяких более или менее крупных авариях судно автоматически теряет свой класс, который может быть восстановлен только на основе специального освидетельствования судна по решению и на условиях, зависящих от классификационного общества.

Техническая пригодность судна и его отдельных элементов удостоверяется выдачей **классификационным обществом** – специальных сертификатов и свидетельств, важнейшим из которых является свидетельство о годности к плаванию.

Классификационное общество, регистрационное общество – учреждение, занимающееся регистрацией судов и оценкой их качеств при помощи института сюрвейеров на основе разрабатываемых обществами правил постройки судов разных типов.

Основными задачами классификационных обществ являются:

- разработка и издание правил классификации, постройки и обеспечения безопасности судов;
- проверка классификационной документации (чертежей) на новых и переоборудованных судах;
- надзор за постройкой новых судов и их приёмка, надзор за ремонтом и переоборудованием старых судов;
- классификация и классификационные (ревизионные) осмотры судов, находящихся в эксплуатации;
- регистрация судов в судовом Регистре.

Классификационные общества являются техническими организациями, действующими на коммерческих началах, так как они взимают плату за освидетельствование судов и присвоение им технического класса.

Некоторые классификационные учреждения мира:

- ✓ Регистр Ллойда (Lloyd's Register of Shipping), основанный в 1760 году и реорганизованный в 1834 году (Лондон).
- ✓ Российский морской регистр судоходства, основанный в 1913 году (Санкт-Петербург).
- ✓ Российский речной регистр, основанный в 1913 году (Москва).
- ✓ DNV GL Group, образованная в сентябре 2013 года в результате объединения классификационных обществ Норвежский Веритас (Det Norske Veritas) и Германский Ллойд (Germanischer Lloyd) (Осло).
- ✓ Бюро Веритас (Bureau Veritas), основанное во Франции в 1828 году (Париж).
- ✓ Британская корпорация (The British corporation of shipping and aircraft), основанная в 1890 году (Глазго).
- ✓ Итальянский регистр (Registro italiano navale ed aeronautico), основанный в 1861 году (Генуя).

✓ Американское бюро судоходства (The American bureau of shipping), основанное в 1862 году (Нью-Йорк).

✓ Японская морская корпорация (Nippon Kaiji Kyokai - ClassNK), основанная в 1899 году (Токио).

✓ Регистр судоходства Украины (Shipping Register of Ukraine), основанный в 1998 (Киев)

Эти общества публикуют для общего пользования правила постройки судов и таблицы для нахождения размеров составных частей корпуса их. Самыми распространенными являются правила двух старейших обществ: **английского Регистра Ллойда и французского Бюро Веритас.**

Ежегодно регистрационные общества выпускают регистровые книги, в которых сообщают сведения о техническом состоянии зарегистрированных у них судов. Самой полной регистровой книгой является книга английского Ллойда, в которой даются сведения о морских судах всего мира, обладающих валовой вместимостью в 100 и более регистровых тонн.

Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 3 августа 2005 г. №44 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов»

Правила государственной регистрации судов (далее – Правила) разработаны в соответствии с Гражданским кодексом Республики Беларусь, Кодексом внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, другими нормативными правовыми актами Республики Беларусь и устанавливают порядок осуществления государственной регистрации юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями судов, а также прав на них в Государственном судовом реестре Республики Беларусь (далее – Реестр) или судовой книге, устанавливают требования к их содержанию и ведению.

Государственной регистрации в Реестре подлежат:

- ✓ самоходные суда внутреннего плавания с главными двигателями мощностью не менее 55 киловатт;
- ✓ несамоходные суда внутреннего плавания валовой вместимостью не менее 80 регистровых тонн;
- ✓ пассажирские суда;
- ✓ нефтеналивные суда;
- ✓ суда смешанного (река-море) плавания.

Государственной регистрации в судовой книге подлежат маломерные суда, гидроциклы, суда с подвесными двигателями (далее – маломерное судно).

В соответствии со ст. 23 Кодекса внутреннего водного транспорта (КВВТ) РБ, суда могут находиться в государственной и частной собственности юридических или физических лиц Республики Беларусь.

Право собственности на судно или на долю в ней возникает с момента государственной регистрации судна в Государственном судовом реестре Республики Беларусь или судовой книге.

4.3 Классификация судов по общим основным признакам

Большое разнообразие типов судов, вызванное различным их назначением и условиями эксплуатации, затрудняет специализацию их проектирования, организацию постройки и ремонта, внедрение стандартизации, планирование перевозок и сравнительные экономические подсчеты. Чтобы устранить эти затруднения, принято все суда и корабли классифицировать по основным признакам. При этом различают суда:

– ***типы судов в зависимости от района плавания***

По району плавания суда подразделяются на *морские* (дальнего, неограниченного и прибрежного плавания), *рейдовые* (для плавания в акваториях портов и в устьях больших рек с выходом на морские рейды), *внутреннего плавания* (речные и озерные) и *смешанного плавания* («река-море» и «море-река»). Иногда специально выделяют суда арктического плавания.

– ***классификация судов в зависимости от средства движения***

По средствам движения суда подразделяются на *самоходные* – с механическим двигателем, являющимся источником энергии для движения судна, и *несамоходные*, передвигающиеся от источника энергии, находящегося вне судна (с помощью буксиров, толкачей, от энергии ветра).

– ***классификация судов в зависимости главного двигателя***

По типу главного двигателя суда подразделяют на:

- ✓ теплоходы (главный двигатель – двигатель внутреннего сгорания);
 - ✓ пароходы (главный двигатель – паровая поршневая машина);
 - ✓ турбоходы (главный двигатель – паровая турбина);
 - ✓ газотурбоходы (главный двигатель – газовая турбина);
 - ✓ электроходы (гребной винт вращается электродвигателем);
- различают турбоэлектроходы и дизельэлектроходы, в зависимости от рода двигателя, приводящего в действие генератор электрического тока;
- ✓ атомоходы (источник тепловой энергии – атомный реактор);
 - ✓ гребные суда (двигатель – мускульная сила человека);

– ***классификация судов в зависимости рода движения по воде***

По роду движения по воде суда подразделяются на: *плавающие на поверхности воды* (водоизмещающие суда), *плавающие под поверхностью воды* (подводные корабли и суда), *гλισсирующие* (скользящие по поверхности воды), *плавающие на подводных крыльях* и *парящие над поверхностью воды* (суда на воздушной подушке и экранопланы).

– ***классификация судов в зависимости рода движителя***

По роду движителя суда подразделяются на: *винтовые, колесные, со специальными движителями* (крыльчатыми, водометными, роторными), *весельные и парусные*.

– **классификация судов в зависимости рода материала корпуса**

По роду материала корпуса суда подразделяются на: *стальные, из легких сплавов, пластмассовые, деревянные, железобетонные и композитные* (т.е. такие, корпус которых изготовлен частично из металла и частично из дерева или другого материала).

– **классификация судов в зависимости от архитектурно-конструктивного типа**

По архитектурно-конструктивному типу суда подразделяются *по числу корпусов* (различают двухкорпусные, трехкорпусные – соответственно, катамараны, тримараны и тому подобные), *по количеству и расположению надстроек, по числу палуб, по положению палубы надводного борта, по расположению машинного отделения* и другое.

– **классификация судов в зависимости от количества гребных валов**

По количеству гребных валов винтовые суда подразделяют на *одновальные* (большинство грузовых и промысловых судов), *двухвальные* (пассажирские и специальные суда, военные корабли), *трехвальные* (большие военные корабли), *четыrehвальные* (океанские пассажирские лайнеры, крупнейшие военные корабли).

В необходимых случаях классифицируют суда и по другим признакам:

- по ледовому классу – приспособленность судна плавать в различной ледовой обстановке;
- по районам плавания речных и озерных судов (класс «Р» – река, «О» – озеро, «М» – с выходом в крупные водохранилища);
- по различным категориям к безопасности плавания;
- по видам снабжения;

Однако определяющим признаком типа судна является его назначение.

Каждая из этих групп в соответствии с задачами, выполняемыми судами или кораблями, классифицируется самостоятельно.

4.3 Флаг судна

Под национальностью судна понимается его принадлежность к определенному государству, которая удостоверяется регистрацией судна, выдачей судну соответствующих документов, предоставлением судну права плавания под флагом данного государства. Национальность судна указывает, законам какого государства судно подчиняется.

Флаг является внешним выражением национальности судна, что имеет важное юридическое и политическое значение, поскольку суда в открытом море подчиняются исключительной юрисдикции только своего государства.

Согласно статье 92 Конвенции 1982 г., «судно должно плавать под флагом только одного государства <...>, судно не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации».

Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Республики Беларусь, имеет национальность Республики Беларусь и «обязано нести Государственный флаг Республики Беларусь». **КТМ Республики Беларусь** предусматривает, что за подъем на судне Государственного флага Республики Беларусь без права плавания под этим флагом виновные лица несут ответственность, установленную законодательством Республики Беларусь. Данная ответственность имеет административный характер и содержится в *статье 23.85 Кодекса об административных правонарушениях Республики Беларусь*. Указанная статья предусматривает, что «*использование Государственного флага Республики Беларусь, Государственного герба Республики Беларусь с нарушением требований, установленных законодательством, а равно нарушение установленных законодательством требований к исполнению Государственного гимна Республики Беларусь, если в этих деяниях нет состава преступления, влекут наложение штрафа в размере до пяти базовых величин*». Вместе с тем, необходимо отдельно отметить, что в Уголовном кодексе такой состав преступления, как незаконный подъем на судне Государственного флага Республики Беларусь, отсутствует, а административная ответственность за такое правонарушение не является достаточно возможным материально-правовым последствием такого использования.

Флаг является правомерным основанием инспекции или контроля судна должностными лицами других государств. С флагом связано предоставление судну льгот в портах, при проходе через территориальные воды, каналы, проливы. По признаку флага судна к государству могут быть применены принудительные меры.

Право плавания под Государственным флагом Республики Беларусь судам, эксплуатируемым на основании договора аренды судна без экипажа или договора лизинга, предоставляется на срок действия соответствующего договора. Оно возникает с момента регистрации судна в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь или судовой книге.

Судно, приобретенное за границей, пользуется правом плавания под Государственным флагом Республики Беларусь с момента выдачи консулом Республики Беларусь (дипломатическим представителем) временного свидетельства, удостоверяющего это право и действительного до внесения судна в Государственный реестр морских судов Республики Беларусь или судовую книгу, но на срок, не превышающий одного года.

Удобный флаг судна: понятия и причины развития

В начале XX века несколько государств приняли законы об упрощенной регистрации иностранных судов под флагом своей страны. Упрощенный процесс регистрации включал в себя, в том числе занижение налогообложения и стандартов охраны труда. Такая практика быстро обрела популярность и невиданный масштаб – в настоящий момент более половины всех судов в мире плавают под так называемыми **удобными флагами**.

ITF (англ. *International Transport Workers' Federation*) – Международная федерация транспортных рабочих – определяет удобный флаг следующим образом: *«Если подлинный судовладелец находится за пределами государства флага судна, то это судно считается под "удобным" флагом».*

Еще во время Первой мировой войны Панама, а позднее и Гондурас приняли законы об условиях регистрации иностранных торговых судов, позволявшие обойти конкурентов под национальными флагами развитых государств. Достигалось это путем упрощения, а зачастую и преднамеренного занижения законодательных стандартов в социальной трудовой сфере и налогообложении.

Перечисленные «удобства» и добавившиеся позднее другие послабления оказались настолько привлекательными для судоходных компаний по сравнению с национальными законами, что в послевоенные годы практика регистрации под «удобными» флагами получила широкое распространение.

Сегодня масштабы использования «удобных» флагов в мире достигли рекордного уровня: под ними зарегистрировано уже более половины всех судов мирового торгового флота.

К числу государств, предоставляющих удобные флаги, Международный профессиональный союз транспортников (далее по тексту – ИТФ), относит следующие страны: Антигуа и Барбуда, Багамские острова, Барбадос, Белиз, Бермудские острова, Боливию, Бирму, Камбоджу, Каймановы острова, Коморские острова, Кипр, Экваториальную Гвинею, Францию (второй регистр), Грузию, Германию (второй регистр), Гибралтар, Гондурас, Ямайку, Ливан, Либерию, Мальту, Республику Маршалловы Острова, Маврикий, Монголию, Нидерландские Антильские острова, Северную Корею, Панаму, Сан-Томе и Принсипи, Шри-Ланку, Сент-Винсент и Гренадины, Тонга, Вануату.

Более 30% мирового тоннажа торгового флота находится под юрисдикцией Панамы.

Основные причины сохранения «удобных» флагов следующие:

- продажа национального регистра является одним из важнейших источников пополнения доходов государственного бюджета.

Так, Панама ежегодно зарабатывает на своем регистре около 45 млн долл.; Кипр – 22 млн долл.; Багамские острова – 15 млн долл.;

- для судовладельцев в странах с высокими налогами перевод судов под «удобные» флаги является своего рода налоговым убежищем, поскольку в странах открытой регистрации некоторые налоги вообще отсутствуют, а имеющиеся несопоставимо низки;

- «мягкие» технические требования к судам: к примеру, Сент-Винсент и Гренадины называют «мусорным ящиком» мирового торгового флота, так как многие судовладельцы переводят свои суда под этот регистр перед продажей на слом;

- низкие требования в социальной сфере, особенно в части зарплаты моряков, продолжительности рабочего дня. Это является причиной настоящей войны, объявленной «удобным» флагам Международной федерацией работников транспорта.

Судовладельцы разных морских держав часто отдают предпочтение какому-либо одному из «удобных» флагов. Так, греческие компании явно тяготеют к флагу Кипра: под этим флагом зарегистрировано 1/3 всего греческого тоннажа и фактически огромный флот Кипра на 60 % принадлежит Греции. Японские компании предпочитают флаг Панамы, американские - флаг Либерии.

В Российской Федерации произошли изменения по данному вопросу. Если раньше СССР был против «удобных» флагов, то сейчас РФ находится в середине ведущих стран мира по масштабам их использования.

Основные причины:

- несовершенство финансово-кредитной системы в стране;
- непомерно высокие проценты за пользование кредитом.

Судовладельцы вынуждены производить обновление существующего флота за счет западных кредитов под залог имеющихся и приобретаемых судов. Обязательным требованием западных кредиторов в этом случае является регистрация закладываемых судов под «удобными» флагами, и передача функции управления опытным западным компаниям.

Массовый уход национального флота РФ под «удобные флаги» вызывает следующие негативные реакции:

- значительное снижение налоговых поступлений в национальный бюджет от судоходного бизнеса;
- обострение проблемы трудоустройства российских морских кадров;
- снижение безопасности судоходства ввиду использования на судах в основном низкоквалифицированной рабочей силы из развивающихся стран;
- снижение потенциала национальной безопасности из-за снижения мобилизационной готовности торгового флота, зарегистрированного под «удобными» флагами.

Анализ зарубежного опыта показывает, что многие ведущие морские державы (среди них Дания, Норвегия, Великобритания, Германия, Франция, Италия, Китай и др.) для преодоления тенденций оттока флота под «удобные» флаги стали создавать международные судовые реестры, основной особенностью которых является специальный налоговый режим для зарегистрированных в них судов.

Понятие удобного флага подразумевает под собой регистрацию судна под национальным флагом определенной страны, при этом фактической привязки судовладельца к этой стране может и не быть.

Преимущества удобного флага для судовладельца

Регистрация под удобным флагом обладает определенными **преимуществами для судовладельца** относительно **налогообложения**, как правило, налоговые ставки в таких государствах существенно ниже, чем в морских державах. Следует отметить, что вместе с налоговыми затратами значительно **снижаются и эксплуатационные расходы**, так как предъявляются значительно меньшие требования к техническому состоянию и экипажу судна. В ряде государств практически полностью отсутствует контроль за выполнением норм по безопасной эксплуатации судна и зачастую **отсутствует требование освидетельствования технического состояния судна**, так как существует более упрощенная процедура получения документов, удостоверяющих пригодность судна к плаванию.

Страны открытой регистрации предоставляют судовладельцам определенные **преимущества при эксплуатации судна**. В частности, это *таможенные льготы, применение упрощенных схем при совершении сделок по продаже судна, сохранение анонимности крупных должностных лиц судоходных компаний и конфиденциальности проведения коммерческих операций*. Зачастую именно анонимность привлекает тех, кто использует удобный флаг в преступных целях. Возможность скрыть фактически всю лишнюю или ненужную, с точки зрения преступников, информацию о судне открывает огромные возможности для осуществления множества незаконных операций. В частности, **суда под удобными флагами используются для контрабанды оружия, наркотиков или даже людей, а также в целях отмывания денег**.

Еще одной причиной распространенности такого явления, как удобный флаг, является то, что *требования касательно соблюдения адекватных условий жизни и труда команд на судах занижены по сравнению с нормами, существующими в иных государствах*. Особенно это касается соблюдения трудового распорядка и выплаты заработной платы. Это обуславливает резкое снижение расходов на содержание команды, к тому же существует практика найма моряков вне зависимости от их гражданства, что также позволяет значительно экономить на рабочей силе.

Однако минимальные требования к составу экипажа, предъявляемые странами открытой регистрации, могут привести к тому, что трудовое законодательство по отношению к членам команды почти не соблюдается или же не соблюдается вовсе. Несоблюдение норм законодательства и отсутствие социальных гарантий приводит к ухудшению условий жизни на борту, частичной или полной невыплате заработной платы, отсутствию каких-либо норм охраны труда. Суда под удобным флагом часто не имеют никакого медицинского обслуживания, не подготовлены к аварийным

ситуациям, что ведет к повышению уровня травматизма на борту. Еще одной проблемой членов такого экипажа может стать отсутствие коллективного договора, который, согласно требованиям ИТФ, является гарантией оплаты труда и предоставления достойных условий работы. Обычно в целях экономии расходов на заработную плату экипажа, судовладельцы прибегают к найму моряков из стран, с низким уровнем жизни, таких как: Филиппины, Индия, Китай и др. Соответственно, уровень профессиональной подготовки таких моряков является довольно низким. Кроме того, существуют также языковые препятствия. Часто на судах возникает ситуация, когда моряки, офицеры и капитан не понимают друг друга, что ведет к значительному риску, при возникновении аварийных ситуаций.

Официальная позиция ИТФ по данному вопросу, заключается в том, что регистрация судов под удобными флагами недопустима, поскольку делает невозможным соблюдение всех прав моряков – работников судна. Довольно часто происходят такие конфликтные ситуации, что для их разрешения на основе трудового законодательства, моряку приходится обращаться в суд по месту регистрации судна, так как контракт составлен по законодательству этой страны, что приводит к значительным издержкам на наем адвокатов и ведение процесса в другой стране. Подобные расходы зачастую могут превышать сумму спора, и в этой связи многие моряки не решаются на разбирательство.

Попытки маскировки действительности и позиция ИТФ

В настоящее время огромное количество судовладельцев предпочитают регистрацию своего флота под удобным флагом. В рамках конкуренции страны открытой регистрации активно начинают принимать участие в различных морских конвенциях международного масштаба, сотрудничать с профсоюзами, вступать в соглашения, которые призваны подтвердить их высокий статус, безопасность мореплавания и благонадежность. Любое подобное государство заинтересовано в том, чтобы под их флагом ходили крупные суда успешных судовладельцев, поэтому и стремится поднять престиж своего флага. Тем не менее, такие меры носят больше формальный характер, требования безопасности мореплавания и охраны труда в странах с «престижным» удобным флагом, все равно значительно ниже, чем в крупных морских державах с устоявшимися морскими традициями.

Долгое время ИТФ ведет борьбу с системой удобных флагов. Следует отметить, что все страны, предоставляющие удобный флаг, являются суверенными, и в этой связи, вмешательство со стороны международных организаций, или других стран, в их внутреннюю деятельность является недопустимым.

Соответственно, деятельность ИТФ в этой части, носит скорее контролирующий характер. В частности, ***принимаются такие меры, как:*** постоянная проверка судов специальными инспекторами и возвращение заработной платы морякам в случае ее задержания, постоянный контроль

владельцев судов с целью обеспечения экипажа всеми стандартами, указанными в международных правовых актах. **К методам борьбы с системой удобных флагов также можно отнести необходимую помощь членам экипажа в медицинском обслуживании и правовой защите**, в связи с чем нельзя не отметить значительный вклад ITF в области охраны прав моряков на судах с удобными флагами.

4.4 Идентификационные признаки судна

Одними из основных данных, позволяющих идентифицировать судно, являются **название судна и позывной сигнал**.

Название судна имеет большое значение. При *осуществлении государственной регистрации судна* в Государственный судовой реестр, судовую книгу или бербоут-чартерный реестр обязательно вносится название судна (прежнее и настоящее). Также название судна должно быть указано в договоре перевозки (чартер, тайм-чартер, субтайм-чартер, бербоут-чартер, суббербоут-чартер), в Свидетельстве о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности, в заявлении о регистрации ипотеки судна.

При выборе названия судну рекомендуется учитывать словообразовательные и стилистические нормы современного русского литературного языка, его благозвучность, удобство в произношении и краткость.

Название судна не должно оскорблять нравственность, национальные и религиозные чувства граждан.

Использование в названиях судов имен общественных деятелей, национальных героев, Героев России, Советского Союза, Героев Социалистического Труда, выдающихся деятелей науки, искусства и литературы, выдающихся спортсменов, ветеранов Великой Отечественной войны, ветеранов труда и других выдающихся личностей производится с соблюдением этических норм и не должно ущемлять честь и достоинство этих лиц.

Названия судов, в которых используются имена выдающихся личностей, должны быть изменены на новые, не имеющие государственного или общественного значения, в следующих случаях:

- при продаже за рубеж;
- при предоставлении в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру с временным переводом под флаг иностранного государства.

Собственник судна вправе использовать в названии судна имена своих родственников, имена иных лиц, а также свое имя.

Название судна может быть изменено при переходе права собственности на судно или при наличии других достаточных на то оснований.

Позывной сигнал морской радиосвязи – сигнал, который присваивается каждой радиостанции морской подвижной службы, по которому можно определить ее национальность. В зависимости от технической оснащенности судна ему присваиваются также идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции.

Порядок присвоения судну позывного сигнала устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области связи, порядок присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи и номера избирательного вызова судовой станции – уполномоченной организацией в области электрорадионавигации и спутниковой связи.

В соответствии со ст. 42 КТМ «На судне должны находиться следующие **судовые документы**:

- 1) свидетельство о праве плавания судна под Государственным флагом Республики Беларусь;
- 2) свидетельство о праве собственности на судно;
- 3) свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;
- 4) свидетельство о безопасности пассажирского судна (для пассажирских судов);
- 5) свидетельство о безопасности грузового судна по снабжению;
- 6) свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию;
- 7) классификационное свидетельство;
- 8) международное мерительное свидетельство (для судов, подлежащих техническому надзору классификационного общества);
- 9) международное свидетельство о грузовой марке судна (о наименьшей высоте надводного борта);
- 10) разрешение на эксплуатацию судовой радиостанции и радиожурнал (при наличии радиостанции);
- 11) список членов экипажа судна (судовая роль);
- 12) список пассажиров, находящихся на судне;
- 13) свидетельство о минимальном составе экипажа судна;
- 14) судовой журнал;
- 15) машинный журнал (для судов с механическим двигателем);
- 16) журнал операций по предотвращению загрязнения моря;
- 17) международное свидетельство о предотвращении загрязнения моря нефтью;
- 18) международное свидетельство о предотвращении загрязнения моря сточными водами;
- 19) иные документы, предусмотренные республиканским органом государственного управления в области морского транспорта.

Судно, зарегистрированное в судовой книге, вместо документов, указанных в пунктах 1 и 2 части первой настоящей статьи, должно иметь судовой билет».

На судне должны находиться документы, указанные в настоящей статье, в подлинниках, за исключением свидетельства о праве собственности на судно, копия которого должна быть заверена органом, выдавшим его, или нотариусом.

Судовые документы, имеющиеся на судне, плавающем под иностранным флагом и посещающем порты Республики Беларусь или проходящем по внутренним водным путям Республики Беларусь, признаются на основании международных договоров Республики Беларусь.

4.5 Правовой статус экипажа морского судна, его состав, требования к членам экипажа. Правовой статус капитана морского судна

Понятие «экипаж судна» дано в Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г. – это коллектив лиц, действительно занятых во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенных в судовую роль.

В соответствии *со ст. 11 Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г.*, каждое судно должно быть укомплектовано достаточным по численности, способным обеспечить безопасное плавание и эффективно работающим экипажем в соответствии с документом о минимальных требованиях к укомплектованию экипажами для обеспечения безопасности судов или равнозначным ему документом, принятым компетентным органом.

В соответствии с *Правилom У/13 СОЛАС 74/78 (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.)*, правительства должны принимать меры, чтобы все суда были укомплектованы экипажем в надлежащем количестве и должной квалификации.

В соответствии со ст. 48 КТМ РБ экипаж судна состоит из капитана судна, других лиц командного состава судна и судовой команды.

К командному составу судна, кроме капитана судна, помощники капитана судна, судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Судовладельцем к командному составу могут быть отнесены также другие судовые специалисты.

Судовая команда состоит из членов экипажа судна, не относящихся к командному составу судна.

В соответствии со ст. 49 КТМ РБ, минимальный состав экипажа – экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для:

- 1) обеспечения безопасности плавания, защиты морской среды;
- 2) выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна;
- 3) недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

Минимально допустимый состав экипажа судна для выхода судна в море устанавливается в зависимости от типа, назначения и района плавания судна республиканским органом государственного управления в области морского транспорта.

Общепринятая международная практика требует *дипломирования моряков и подтверждения их квалификации, опыта и профессиональных навыков*. Эти требования закреплены в **Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (Конвенция ПДМНВ-78 с поправками)**. Указанная Конвенция принята под эгидой Международной морской организации, которая является специализированным учреждением ООН.

Согласно ст. 52 КТМ РБ к работе на судне допускаются лица, имеющие документ – национальное удостоверение личности моряка, выданный в соответствии с Конвенцией 1958 года об удостоверениях личности моряков.

В Республике Беларусь национальное удостоверение личности моряка Республики Беларусь выдает республиканский орган государственного управления в области морского транспорта в порядке, установленном Президентом Республики Беларусь.

К занятию **должностей капитана судна и других лиц командного состава** допускаются лица, имеющие соответствующие звания, установленные Положением о званиях лиц командного состава морских судов, утверждаемым Правительством Республики Беларусь. Присвоение указанных званий удостоверяется выдачей дипломов или квалификационных свидетельств.

К занятию должностей командного состава, для которых не предусматривается присвоение званий, а также членов судовой команды допускаются лица, имеющие дипломы или квалификационные свидетельства, если такие дипломы или квалификационные свидетельства требуются в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Лишение звания, изъятие диплома или квалификационного свидетельства допускаются только по решению суда.

Международный характер мореплавания предопределяет ряд особенностей правового положения **капитана судна**, одной из которых является то, что должностные права и обязанности капитана устанавливаются не только национальным морским законодательством, но и международными конвенциями, в которых участвует конкретное государство, возлагающее на капитана выполнение предусмотренных конвенциями международных обязательств.

Кроме того, занятие должности капитана требует от конкретного лица не только наличия у него соответствующего квалификационного диплома и знаний в области навигации, мореходной астрономии, девиации, гидрометеорологии, морского дела, электрорадионавигации, коммерческой эксплуатации и пр., но и обязательных обширных знаний международного и

национального права, которые в процессе международного мореплавания капитану приходится постоянно применять на практике.

В КТМ РБ правам и обязанностям капитана судна посвящена глава 8. Согласно его положениям, основной обязанностью капитана судна является управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу.

ТЕМА 5 Безопасность судоходства и охрана окружающей среды

5.1 Понятие безопасности мореплавания. Методы обеспечения безопасности мореплавания

Проблема обеспечения безопасности судоходства является одной из важнейших на морском транспорте, так как от ее успешного решения зависит охрана жизни и здоровья членов экипажей судов и пассажиров, сохранность самих транспортных средств и перевозимых на них грузов. Эта проблема давно превратилась из узконациональной в международную.

Многочисленные аварии в водах Мирового океана приносят человечеству огромные потери, как людские, так и материальные, особенно при авариях крупных пассажирских судов («Титаник» – 1459 человек, паром «Эстония» – свыше 800 человек) и нефтяных танкеров («Берге Истра», «Торри Каньон», «Амоко Кадис» и др.).

По мере развития техники, увеличения размеров морских судов, резкого повышения интенсивности судоходства во многих районах Мирового океана все более настоятельно ставились вопросы о необходимости международно-правового регулирования безопасности мореплавания.

Обеспечение безопасности мореплавания – это совокупность мероприятий, связанных с достижением необходимого уровня надежности и живучести судна, с внешними для судна факторами, обеспечивающими безопасную деятельность судна в Мировом океане.

Требования к обеспечению безопасности мореплавания можно разделить на следующие группы:

- ✓ требования к конструкции, оборудованию и снабжению судов;
- ✓ требования при эксплуатации судна (безопасная загрузка и перевозка, обеспечение безопасности навигации и т.д.);
- ✓ требования к организации поиска и спасания;
- ✓ требования к укомплектованию экипажа судна;
- ✓ обеспечение безопасности морского судоходства;
- ✓ контроль в портах, организация расследования аварий.

Основным документом, содержащим требования к конструкции, оборудованию и снабжению морских судов, является **Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS* – СОЛАС)**. Известно, что вскоре после трагической гибели «Титаника» была созвана первая международная конференция по охране человеческой жизни на море (1914 г.). Конвенция, проект которой обсуждался на конференции, не была принята в связи с начавшейся Первой мировой войной.

Однако эта проблема стала настолько актуальной, что уже в 1929 г. была созвана **вторая конференция**, завершившаяся принятием **Конвенции по охране человеческой жизни на море**. Затем эта Конвенция

пересматривалась в 1948, 1960 и 1974 гг. В настоящее время действует **Конвенция СОЛАС-74**, в которую внесены многочисленные изменения, в том числе Протоколом 1978 г. и Протоколом 1988 г. Участниками этой Конвенции являются около 150 государств, флот которых составляет приблизительно 98 % мирового валового тоннажа.

Конвенция применяется ко всем торговым судам, совершающим международные рейсы, а именно к пассажирским судам всех размеров с числом пассажиров более 12 и грузовым судам валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более. Конвенция состоит из 13 статей и Приложения, которое составляет его неотъемлемую часть. Приложение состоит из 12 глав:

- глава 1 посвящена общим положениям;
- глава 2 – конструкции судов;
- глава 3 – спасательным средствам;
- глава 4 – радиосвязи;
- глава 5 – безопасности мореплавания;
- глава 6 – перевозке грузов;
- глава 7 – перевозке опасных грузов;
- глава 8 – ядерным судам;
- глава 9 – управлению безопасной эксплуатацией судна;
- глава 10 – мерам безопасности для высокоскоростных судов;
- глава 11 – специальным мерам по повышению безопасности на море;
- глава 12 – дополнительным мерам безопасности для судов,

перевозящих навалочные грузы.

Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) был принят Ассамблеей ИМО в 1993 г. Для придания Кодексу обязательной силы в Приложение к Конвенции СОЛАС-74 была включена глава IX «Управление безопасной эксплуатацией судов», в которой содержится отсылка к указанному Кодексу.

Цели Кодекса состоят в обеспечении безопасности на море, предотвращении несчастных случаев или гибели людей и избежание причинения ущерба окружающей среде, в частности, морской среде, и имуществу.

В соответствии с МКУБ, каждая компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), которая включает следующие функциональные требования:

- ✓ политику в области безопасности и защиты окружающей среды;
- ✓ инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды согласно соответствующему международному праву и законодательству государства флага;
- ✓ установленный объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и на судне, а также внутренней связи;
- ✓ порядок передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений Кодекса;

- ✓ порядок подготовки к аварийным ситуациям и действий по их устранению;
- ✓ порядок проведения внутренних проверок и обзора управления.

Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающей на них влияние, и оформить это в виде документов.

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между компанией и находящимися на судах лицами, каждая компания должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющих прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия назначенного лица или лиц должны включать контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи на берегу по мере необходимости.

Компания должна обеспечить, чтобы капитан:

- ✓ имел надлежащую квалификацию для управления судном;
- ✓ был полностью осведомлен о СУБ компании;
- ✓ получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

Наряду с конструкцией, оборудованием и снабжением судна, безопасность навигации судна обеспечивается выполнением ряда специальных правил. Речь идет об организации системы навигационных и метеорологических предупреждений, службы ледовой разведки, гидрографических службах, службах управления движением судов, установления путей движения судов и схем разделения движения, организации лоцманской проводки. Особое место среди этих норм занимают **правила предупреждения столкновения судов**.

Из п. 2 ст. 39 Конвенции ООН 1982 г. прямо вытекает, что суда должны соблюдать **Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС)** (англ. International Rules of Preventing Collision at Sea, COLREGS). МППСС были приняты в Лондоне в 1972 г., в настоящее время их участниками являются около 140 государств, флот которых составляет приблизительно 97 % мирового тоннажа.

МППСС-72 объединяют 38 правил и 4 приложения. В свою очередь, 38 правил распределены в пяти частях. В них определен порядок пользования сигналами (флажными, звуковыми или световыми), применения радиолокаторов, расхождения и скорости судов при их сближении и др.

Часть «А» содержит общие положения (правила 1–3), в которых регламентированы вопросы применения Правил, вопросы ответственности за их невыполнение и вопросы определения и использования в Правилах терминов.

Часть «В» содержит правила плавания и маневрирования (правила 4–19) при любых условиях видимости, плавание судов, находящихся на виду друг у друга, плавание судов при ограниченной видимости.

Часть «С» посвящена огням и знакам (правила 20–31).

Часть «Д» определяет звуковые и световые сигналы (правила 32–37).

Часть «Е» содержит изъятия из правил для судов, заложенных к постройке до вступления МППСС-72 в силу.

В приложениях к МППСС-72 регламентированы вопросы:

- расположения и технических характеристик огней и знаков (Приложение I);
- дополнительных сигналов для судов, занятых ловом рыбы вблизи других судов (Приложение II);
- технических характеристик звукосигнальных устройств (Приложение III);
- сигналов бедствия (Приложение IV).

Важным документом в области правового обеспечения необходимого уровня технического состояния судна является **Конвенция о грузовой марке 1966 г.**, которая устанавливает единые принципы и правила, касающиеся предельной загрузки судов, совершающих международные рейсы. Судно, к которому применяется Конвенция, не может выйти в море, если оно не было освидетельствовано, на нем не была нанесена грузовая марка и не выдано Международное свидетельство о грузовой марке.

Организации поиска и спасания судов посвящена **Конвенция по поиску и спасанию на море**, которая была принята на Международной конференции в Гамбурге 27 апреля 1979 г.

Конвенция создает международную систему поиска и спасания (САР) с целью обеспечить, чтобы независимо от района Мирового океана, в котором происходит авария, действия по поиску и спасанию терпящих бедствие людей координировались между расположенными в этом районе службами САР.

После принятия Конвенции по решению Комитета по безопасности на море Международной морской организации (ИМО) Мировой океан был разделен на тринадцать поисково-спасательных зон. В каждой из зон соответствующие государства должны установить границы районов, в которых они несут ответственность за проведение поисково-спасательных операций.

Стороны Конвенции устанавливают так называемые системы судовых сообщений, в пределах которых суда должны сообщать о своем местоположении. В случае аварии на море такая система позволяет значительно сократить время, затрачиваемое на поиск судна и оказание услуг по спасанию. Эта система также помогает оказывать, при необходимости, срочную медицинскую помощь морякам на судах.

Одновременно с пересмотром Конвенции САР в ИМО проводилась работа по усовершенствованию практических руководств по поиску и

спасанию. В 1971 г. было выпущено Руководство ИМО по поиску и спасанию для торговых судов (МЕРСАР), а в 1978 г. – Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию (Наставление ИАМСАР).

Оба документа ИМО предлагали заинтересованным национальным организациям практические рекомендации по вопросам оказания помощи терпящим бедствие людям и судам в море. Наставление ИАМСАР было в максимально возможной степени согласовано с соответствующим руководством, выработанным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

Для координации деятельности, обеспечивающей безопасность на море и в воздушном пространстве над ним, была принята **Международная конвенция о спасании 1989 г.**, установившая новый международноправовой режим спасания.

В общей проблеме правового обеспечения безопасности мореплавания, наряду с вопросами охраны человеческой жизни на море, большое значение имеет подготовка квалифицированных кадров для комплектования экипажей судов и их грамотная (профессиональная) эксплуатация.

Анализ аварийности мирового судоходства свидетельствует о том, что более трети всех аварийных происшествий на море происходит в результате ошибок, допущенных экипажами судов. В большинстве случаев эти ошибки носят навигационный характер, но имеют место и ошибки технического и эксплуатационного характера.

Квалификационная подготовка экипажей судов – процесс весьма сложный, многогранный и специфический, что обусловлено особой (морской) сферой деятельности морского транспорта, далеко не всегда предсказуемой стихией Мирового океана, повышением интенсивности морского судоходства, большим разнообразием судов по конструкции, техническому оснащению, габаритам и характеру решаемых задач.

В сложной цепи факторов, обуславливающих безопасность мореплавания, подготовка квалифицированных экипажей судов имеет значение замыкающего звена, от которого зависит и охрана человеческой жизни, и сохранность судов и груза, и защита и сохранение морской среды.

Морская практика свидетельствует во многих случаях, когда исключительно квалифицированные действия экипажей судов или предотвращали, или спасали положение в, казалось бы, безвыходных ситуациях.

Поэтому в международном и национальном законодательстве регламентации подготовки экипажей судов уделяется значительное внимание.

Согласно Конвенции ООН 1982 г., каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает меры по комплектованию и обучению экипажей судов. Судно должно возглавляться капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области

судовождения, связи, судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности – соответствовать типу, размерам и оборудованию судна.

7 июля 1978 г. в Лондоне была принята **Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW – ПДНВ*)** [31], вступившая в силу 28 апреля 1984 г. В 1995 г. были приняты значительные изменения как в структуру, так и в содержание Конвенции ПДНВ. Некоторое время она именовалась ПДНВ 78/95. Однако последующие изменения вносятся с 1997 г., поэтому вскоре было рекомендовано именовать Конвенцию ПДНВ с поправками (STCW as amended), подчеркивая, что изменения были внесены не только в 1995 г., но и позже.

Согласно **ст. VI Конвенции**, дипломы капитанов, лиц командного или рядового состава выдаются кандидатам, которые отвечают требованиям работы, возраста, состояния здоровья, квалификации и экзаменов, установленным в Приложении к Конвенции. В нем содержатся только обязательные минимальные требования о дипломировании специалистов. Все технические детали были установлены в **Кодексе по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1995 г. (Кодекс ПДНВ)**.

С 21 по 25 июня 2010 г. в г. Манила (Филиппины) состоялась Международная конференция стран-участниц Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., на которой были приняты поправки к Конвенции и новая редакция Кодекса ПДНВ.

В отличие от **безопасности мореплавания**, которая обеспечивается выполнением ряда специальных требований, проблема **безопасности морского судоходства** является сравнительно новой и может быть разделена на две части:

- ✓ акты насилия против лиц на борту судна и незаконные акты против самого судна при его нахождении, как правило, вне территориального моря какого-либо государства;

- ✓ акты вооруженных нападений и ограблений судов, находящихся в основном во внутренних морских водах или территориальном море государства.

Терроризм на море представляет серьезную угрозу безопасности мореплавания. Как и **пиратство**, он является преступлением международного характера. По методам и способам осуществления они очень похожи. Разница только в целях, которые преследуют исполнители: для пиратов главное – корыстные цели (обогащение, нажива), а целью террористов является запугивание населения и властей с целью выполнения своих, как правило, политических и иных противоправных требований.

Захват в 1985 г. группой террористов итальянского лайнера «Achillo Lauro» вызвал широкую реакцию в мире. Генеральная Ассамблея ООН 9 декабря 1985 г. **приняла Резолюцию «О мерах по предотвращению**

международного терроризма и изучению причин, лежащих в основе терроризма», в которой среди прочего предложила ИМО изучить проблему актов терроризма на борту или против морских судов с целью вынесения рекомендаций в отношении принятия соответствующих мер.

В 1988 г. в Риме были приняты **Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства** [23], которая вступила в силу 1 марта 1992 г., и **Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе** [24]. В настоящее время участниками этих документов являются свыше 50 государств, в том числе Российская Федерация. Указанные соглашения предусматривают меры борьбы с терроризмом на море, возлагая на их участников осуществление этих мер.

5.2 Понятие и виды аварийных случаев с судами. Расследование аварий

Повышенное внимание к вопросам аварийности и расследованию чрезвычайных происшествий на море объясняется необходимостью выявления причин гибели на море людей, судов и грузов и выработке мер по предотвращению или уменьшению числа аварий.

По данным ИМО, полученным от ряда стран, проводивших расследование морских аварий, примерно 80 % всех аварий на море вызваны человеческим фактором: ошибками судоводителей, лоцманов, операторов, диспетчеров и других лиц; Лондонский клуб взаимного страхования морских судов называет цифру 70 %.

Обязанность государств проводить расследование морских аварий предусмотрена такими международными правовыми актами, как

- ✓ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ 73/78);
- ✓ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС 74/78);
- ✓ Международная конвенция о грузовой марке 1966 г.,
- ✓ Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.;
- ✓ Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море 1997 г.

Положения этих международных документов требуют расследования аварий и передачи информации о расследовании в ИМО.

Во всех указанных международных актах в качестве родового используется понятие «авария», под которой понимается «событие, являющееся результатом любого из следующего:

- ✓ гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна;
- ✓ потеря человека с судна, причиненная эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна;

- ✓ гибель, предполагаемая гибель или оставление судна;
- ✓ повреждение судна;
- ✓ посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении;
- ✓ повреждение, причиненное эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна;
- ✓ ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь причиненный эксплуатацией судна или судов».

В 1992 г. представителями 30 государств, владеющих 3/4 мирового флота, был создан **Международный форум расследования морских происшествий**, основной целью которого являлась унификация расследования и выявления всех причин морских происшествий.

Форум объединил лиц, занимающихся расследованием происшествий с морскими судами во многих странах.

В результате проведенных исследований представители Форума создали проект Кодекса по расследованию морских аварий и происшествий, основанный на требованиях Конвенции ООН 1982 г., СОЛАС-74, МАРПОЛ73/78 и Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. Кодекс был утвержден Генеральной ассамблеей ИМО 27 ноября 1997 г. [88].

Цель Кодекса – поощрение общего подхода, а также сотрудничества между государствами в выявлении факторов, способствующих морским авариям.

Кодекс 1997 г. подразделяет родовое понятие «авария» на виды:

- ✓ **очень серьезная авария (катастрофа)** – авария, повлекшая полную гибель судна, гибель человека или серьезное загрязнение моря;
- ✓ **серьезная авария** – различные повреждения судна, повлекшие за собой временную утрату мореходных качеств, а также не очень серьезное загрязнение моря;
- ✓ **инцидент на море** – случай или событие, вызванные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна, повлекшие угрозу судну или человеку, или в результате которых могли произойти серьезное повреждение судна или морской установки или мог быть нанесен вред окружающей среде.

Классификация аварий, предложенная в Кодексе 1997 г., не бесспорна и далека от традиционной, используемой во всем мире.

Согласно Кодексу 1997 г., одним из признаков «очень серьезной аварии» является гибель одного или нескольких людей во время аварии. Однако при этом не очень четко указана причинно-следственная связь между аварией и гибелью человека, что позволяет, если использовать классификацию из Кодекса 1997 г., отнести к «очень серьезной аварии» и относительно простые случаи.

В конце 50-х г. XX в. советское судно «Зырянин» на полном ходу село на мель в районе Малаккского пролива. Капитан, молодой человек около 30

лет, был настолько потрясен фактом посадки судна, что с ним случился сердечный приступ, и он в течение часа умер. Вскоре ветер изменил направление, появилась волна, которая стала покачивать сидевшее на мели судно, и оно самостоятельно сошло с мели, не получив никаких повреждений. Груз также не пострадал и был своевременно доставлен по назначению. Если бы к данному происшествию была бы применена классификация из Кодекса 1997 г., то его нужно было бы классифицировать как «очень серьезную аварию», подобную кораблекрушению. Видимо, из-за этого в Кодексе 1997 г. специально отмечается, что он не подменяет собой соответствующее национальное законодательство по вопросам расследования морских аварий.

При организации расследования ***важным вопросом является определение государства, ответственного за проведение расследования.*** Кодекс 1997 г. содержит следующие определения:

- «головное расследующее государство» – государство, принимающее ответственность за проведение расследования по взаимной договоренности между значительно заинтересованными государствами;
- «значительно заинтересованное государство» – государство:
 - а) которое является государством флага судна, являющегося объектом расследования; или
 - б) в чьих внутренних или территориальных водах произошла авария;
 - в) где авария причинила, или угрожала серьезным вредом окружающей среде этого государства, или в пределах тех районов, над которыми государство уполномочено осуществлять юрисдикцию, признанную по международному праву; или где последствия аварии причинили или угрожали серьезным вредом этому государству или искусственным островам, установкам или постройкам, над которыми оно уполномочено осуществлять юрисдикцию; или где в результате аварии погибли или получили серьезные ранения граждане этого государства;
 - г) которое имеет в своем распоряжении важную информацию, могущую быть использованной в расследовании;
 - д) которое по какой-либо другой причине высказывает интерес, рассматриваемый головным расследующим государством как значительный.

Головное расследующее государство определяется в Кодексе 1997 г. по взаимной договоренности.

Руководство по оказанию помощи государством флага судна в выполнении положений инструментов ИМО, в частности, содержит определенные требования при расследовании.

Кроме обеспечения квалифицированными инспекторами, государство флага должно обеспечивать себя квалифицированными специалистами по расследованию аварий и инцидентов на море. В соответствии с п. 6 ст. 94 и п. 4–6 ст. 217 Конвенции ООН по морскому праву и соответствующими конвенциями ИМО, после аварии на море или инцидента, связанного с загрязнением, должны проводиться расследования. Государство флага

должно обеспечивать, чтобы инспекторы по расследованию имели знания и практический опыт в вопросах, связанных с выполнением их обычных обязанностей. Дополнительно с целью оказания помощи инспекторам по расследованию аварий в выполнении обязанностей вне их обычных обязанностей, государство флага должно обеспечивать легкий доступ к экспертизе, при необходимости в следующих областях:

- ✓ правила судовождения и предупреждения столкновений судов;
- ✓ правила государства флага по квалификационным дипломам;
- ✓ причины загрязнения моря;
- ✓ техника опроса свидетелей;
- ✓ сбор доказательств;
- ✓ оценка влияния человеческого элемента.

Все инциденты с людьми, в результате которых они не могут выполнять свои обязанности в течение трех дней или более, все смертные случаи в результате выполнения профессиональных обязанностей и аварий с судами государства флага должны быть расследованы, а результаты проведенного расследования должны быть открытыми. Расследования аварий с судами должны проводиться инспекторами, имеющими надлежащую квалификацию, компетентными в вопросах, связанных с такими авариями.

Доклад о расследовании аварии направляется в ИМО вместе с замечаниями государства флага, в соответствии с Кодексом.

Расследование аварий и их классификация осуществляются в соответствии с национальным законодательством: **«Инструкции о порядке классификации, расследования и учета транспортных аварийных случаев на внутренних водных путях Республики Беларусь»**, утверждена Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10.07.2008 N 81. Инструкция определяет порядок классификации, организации, проведения расследования и учета транспортных аварийных случаев с судами, их составами.

ТЕМА 6 Международные морские перевозки грузов

6.1 Понятие и виды договора международной морской перевозки груза

В настоящее время морской транспорт занимает первое место в мире, как по общему объему перевозок, так и по международным перевозкам.

Несмотря на бурное и быстрое развитие других видов транспорта, **морские перевозки** остаются наиболее часто используемым видом транспортировки внешнеторговых грузов. *Свыше 90 % от общего объема внешнеторговых грузов перевозится морским транспортом.*

В **международном морском праве** принято различать *договор морской перевозки грузов* и *договор фрахтования судов*.

Под *договором морской перевозки груза*, как правило, понимается договор, при котором отправитель обязуется уплатить установленный **фрахт**, а перевозчик доставить определенный груз из одного порта в другой.

Договор фрахтования судна как близкий к договору морской перевозки, но самостоятельный правовой институт, представляет собой договор, при котором фрахтовщик (судовладелец) за вознаграждение предоставляет все судно или его часть для совершения одного или нескольких рейсов. При этом предполагается, что предоставление судна или его части осуществляется фрахтовщиком в целях перевозки груза.

Фрахт представляет собой оплату выполненной перевозчиком работы, его услуг по перемещению и вручению груза получателю. Поэтому размер фрахта поставлен в зависимость от масштабов выполненной работы. Таким образом, договор морской перевозки груза относится к числу возмездных.

Различие между договором морской перевозки груза и договором фрахтования основывается на том, что в первом случае предметом договора является груз, а во втором – судно, что в определенной степени приближает фрахтование к аренде. Так, еще в советском морском законодательстве тайм-чартер (договор фрахтования судна на время) рассматривался как вид договора аренды, где фрахтователь именовался арендатором, а вознаграждение по договору – арендной платой (ст. 178 КТМ СССР). Такой подход сохранен и в **КТМ Республики Беларусь 1999 г.**, раздел VI которого, именуемый «*Фрахтование судна на время (тайм-чартер)*», построен на аналогичных принципах.

Белорусское морское законодательство также различает договор фрахтования (чартера) и договор морской перевозки груза. Согласно **ст. 80 КТМ Республики Беларусь**, договор морской перевозки может быть заключен:

- 1) с условием предоставления для перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер);
- 2) без такого условия.

Следовательно, отечественная правовая доктрина исходит из того, что по договору морской перевозки груза перевозчик (фрахтовщик) обязуется

перевезти вверенный ему отправителем груз в порт назначения и выдать его управомоченному лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт). Такой договор может быть заключен как с условием предоставления судна или его части, так и без такого условия.

Чартер (договор фрахтования судна). По договору фрахтования (чартеру) (ст. 81 КТМ Республики Беларусь) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату (фрахт) всю или часть вместимости одного или нескольких судов на один или несколько рейсов для морской перевозки груза.

Обязательным признаком данного договора является осуществление перевозки на определенных условиях: для размещения груза предоставляется все судно, его часть или определенные судовые помещения. В зависимости от того, предоставлено ли для перевозки все судно или его часть (определенные судовые помещения), различают полное и частичное фрахтование судна. Чартер, как правило, используется в трамповом судоходстве (судоходство, осуществляемое вне расписания), так как он предназначен для регулирования отношений по перевозке массовых однородных грузов (лес, руда, хлеб, нефть и т.п.). Массовые грузы перевозятся в количестве, достаточном для загрузки всего судна или его части.

Договор перевозки груза по коносаменту. Договор этого вида заключается без названного условия. По такому договору отправитель не пользуется правом требовать, чтобы для размещения его груза были предоставлены все грузовые помещения или их определенная часть. Перевозчик в этом случае сам решает, в каких помещениях судна должен быть размещен груз данного отправителя наряду с грузами других отправителей. В отличие от чартера договор перевозки груза по коносаменту в большей степени предназначен для регулирования отношений по перевозке в линейном сообщении штучных (единичных или партионных грузов).

Участниками договора морской перевозки являются:

- ✓ перевозчик (фрахтовщик);
- ✓ отправитель (фрахтователь);
- ✓ получатель.

При этом перевозчик (фрахтовщик) и отправитель (фрахтователь) являются сторонами договора морской перевозки, а получатель является третьим лицом, в пользу которого заключен договор.

Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме. Документы, составляющие письменную форму договора, различны в зависимости от вида и подвида этого договора.

В **чартере** детально разрабатываются и согласовываются условия перевозки. Минимальный круг условий чартера для того, чтобы он был признан действительным, определен законодательством: это наименование сторон, обозначение судна, груза, места погрузки, места назначения. Однако

обычно чартер содержит до 50 пунктов, подробно регулирующих условия перевозки.

Для облегчения заключения договоров международные морские организации вырабатывают стандартные формы (**проформы**) чартеров, которых к настоящему времени имеется более 200. Они разрабатываются применительно к различным видам грузов – зерновые, угольные, рудные, сахарные и т.п. Наиболее распространенные в практике проформы чартеров даже имеют собственные наименования: «Дженкон», «Куба-Шугар» и др.

Поскольку чартером оформляются отношения фрахтователя и перевозчика, то условия чартера не являются обязательными для грузополучателя, если он не выступает фрахтователем. Однако в случае, если в коносаменте сделана ссылка на соответствующий чартер, то условия чартера становятся обязательными и для получателя груза. Если такой ссылки нет, то отношения перевозчика и грузополучателя определяются только условиями коносамента.

Согласно **ст. 86 КТМ Республики Беларусь**, после приема груза к морской перевозке перевозчик по требованию отправителя обязан выдать коносамент. Однако перевозчик вправе выдать не коносамент, а иной документ в подтверждение получения груза для морской перевозки. Такой документ является первостепенным доказательством заключения договора морской перевозки груза и приема его перевозчиком.

6.2 Международно-правовое регулирование морской перевозки грузов

Основу современного международно-правового регулирования морской перевозки грузов составляют три конвенции.

1. **Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте**, принятая в Брюсселе 25 августа 1924 г. (Гаагские правила; ее основу составляли правила, принятые в 1921 г. на сессии Ассоциации международного права в Гааге о перевозке груза по коносаменту).

2. *Протокол изменений к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносамента*, принятый в Брюсселе 23 февраля 1968 г. (**Правила Висби**).

3. **Конвенция ООН по морской перевозке грузов**, принятая в Гамбурге 30 марта 1978 г. (**Гамбургские правила**).

Таким образом, сегодня перевозчикам приходится иметь дело с тремя группами грузовладельцев, осуществляющих морские перевозки на основании того или иного правового режима.

Правовой режим международной морской перевозки на текущий момент является довольно сложным: некоторые государства участвуют в Брюссельской конвенции 1924 г. («Гаагских правилах»), другие применяют новую редакцию этой Конвенции («Правила Висби» 1968 г.), а третьи – «Гамбургские правила» 1978 г. Ситуация осложняется еще и тем фактом, что

«Гамбургские правила» сформулированы так, что в ряде случаев они должны применяться и тогда, когда государство флага судна не участвует в указанной Конвенции. Так, Конвенция применяется независимо от флага судна, национальной принадлежности грузоотправителя и грузополучателя, если порт погрузки или разгрузки, предусмотренный в договоре, находится в стране – участнице Конвенции.

Перевозки по воде выполняются в соответствии с Гаагскими или Гамбургскими правилами.

Ввоз грузов в Республику Беларусь и вывоз грузов из Республики Беларусь осуществляется через ближайшие порты Клайпеда/Литва и Рига/Латвия.

При ввозе груза в Республику Беларусь, получение груза в порту назначения Клайпеда или Рига происходит по предъявлению агенту морской линии оригинала В/Л-морского коносамента, либо документа подтверждающего выдачу груза без предоставления оригинала В/Л (*express release*).

Общие требования к таможенному оформлению грузов, перемещаемых через границу Республики Беларусь

Товары, перемещаемые через таможенную границу Республики Беларусь, подлежат таможенному контролю и таможенному оформлению за исключением товаров стран таможенного союза.

6 июля 2010 г. вступил в силу ***Договор о Таможенном кодексе таможенного союза***, подписанный главами Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. Товары таможенного союза получили право свободно обращаться на всей таможенной территории таможенного союза.

К товарам таможенного союза относятся:

- товары, происходящие из Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан
- иностранные товары, ранее ввезенные в любое из государств-членов Таможенного союза, прошедшие таможенное оформление с оплатой ввозных таможенных пошлин в любой из стран таможенного союза (за исключением товаров, указанных в Протоколе об отдельных временных изъятиях из режима функционирования единой таможенной территории таможенного союза).

Таможенный контроль осуществляется в пунктах пропуска через государственную границу.

Требования к грузу

Морские грузы следуют по территории Республики Беларусь в морских контейнерах (20-фут. & 40-фут.):

- на автомобилях, при весе груза в контейнере до 21 тонны
- по железной дороге, при весе груза в контейнере свыше 21 тонны

Упаковка должна соответствовать характеру и особенностям груза, гарантировать его сохранность в процессе перевозки и перегрузки. Ответственность за упаковку товара несет отправитель.

6.3 Ответственность морского перевозчика за несохранность груза. Общая авария

Правила об ответственности морского перевозчика содержатся, в числе прочих документов, в *Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил относительно коносаментов 1924 г. («Гаагских правилах»)* и *Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. («Гамбургских правилах»)*. Напомним, что на данный момент ряд государств (например, Российская Федерация, Великобритания, Нидерланды и др.) участвует в первой из названных Конвенций, а другие, такие как Австрия, Бразилия, Чили, Египет, Франция, США, Германия, Швеция и др., – во второй.

Объем ответственности морского перевозчика *по Брюссельской конвенции* ограничен посредством многочисленного перечня исключений. Так, *ответственность перевозчика не наступает в случаях*, когда:

- ущерб возник в связи с действиями самого отправителя груза или его уполномоченных;
- ущерб был вызван недостатками упаковки, скрытыми дефектами груза, рисками или случайностями на море, непреодолимой силой
- лоцманской, навигационной ошибкой или ошибкой капитана и других служащих, управляющих судном;
- действиями по спасанию на море жизни или имущества третьих лиц, а также рядом других действий, событий или обстоятельств, составляющих форс-мажор (военными операциями, гражданскими беспорядками, локаутами, забастовками и т.д. (ст. 4).

Предел ответственности перевозчика составлял на момент заключения Конвенции 100 золотых фунтов стерлингов за место или единицу груза, если стоимость его не была оговорена отправителем.

Протокол 1968 г. к указанной Конвенции («Правила Висби») поднял предел ответственности перевозчика до 10 000 золотых франков или 30 франков за 1 кг, в зависимости от того, какая величина будет больше (ст. 2). Впоследствии (в 1979 г.) новый Протокол, изменивший «Правила Висби», перевел единицу возмещения из золотого франка в СДР, что составило соответственно 66 667 СДР и 2 СДР.

«Гамбургские правила» 1978 г. закрепили более строгую ответственность перевозчика. Перечень оснований, исключających его вину, стал намного уже. В частности, в Конвенции нет правила об освобождении перевозчика от ответственности в связи с навигационной ошибкой. Перевозчик должен доказать, что он и его служащие, а также представители (агенты) предприняли все разумные усилия и меры, чтобы избежать событий, приведших к ущербу. Перевозчик не отвечает за пожар на судне, если только

последний не вызван его виновными действиями; бремя доказывания при этом лежит на лице, ссылающемся на вину перевозчика.

Предел ответственности установлен в размере 835 СДР за одно место или единицу груза, либо 2,5 СДР за 1 кг груза, - в зависимости от того, какая сумма окажется большей. Срок исковой давности установлен в 2 года.

Перевозчик может быть освобожден от ответственности полностью или частично в случае спасания жизней людей и имущества на море, в также в случае так называемой «общей аварии».

Общая авария – это очень древний специфический морской правовой институт, не имеющий аналогов в иных отраслях права. Специалисты считают этот институт одним из наиболее сложных в практическом применении. Суть общей аварии состоит в том, что капитан производит специфические расходы для избежания опасности, грозящей судну, грузу или фрахту. Смысл этих действий состоит в том, чтобы, пожертвовав меньшим, спасти основную часть участвующего в морской перевозке имущества.

В ходе рейса руководству судна иногда приходится идти на преднамеренные расходы, связанные с уплатой вознаграждения спасателям, оплатой дополнительных затрат на буксировку судна в порт-убежище; выбрасывать за борт часть груза для облегчения сидящего на мели судна; садить на мель тонущее судно, чтобы спасти при этом в совокупности все морское предприятие. Такие действия могут повлечь убытки для того участника морской перевозки, за счет которого они были произведены: при посадке судна на мель может пострадать судовладелец, при выбрасывании части груза за борт - грузовладелец.

Однако поскольку такие действия производились в общих интересах спасания всего морского предприятия, было бы неправильным возлагать все убытки только на того, кто их понес. Поэтому убытки, причиной которых явились расходы или жертвования, произведенные в интересах общего спасания судна, груза и фрахта, распределяются между всеми участниками перевозки пропорционально стоимости имущества, принадлежащего каждому из них. В этом и заключается суть правового института, именуемого «общей аварией».

Таким образом, *под общей аварией* понимается не происшествие или несчастный случай как событие реальной действительности, а убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или жертвований ради общей безопасности с целью сохранения имущества, участвующего в общем морском предприятии – судна, фрахта и перевозимого судном груза.

Наличие общей для судна и груза опасности порождает необходимость принятия мер ради общей безопасности. При этом имущество одного лица расходуется или приносится в жертву в общих интересах спасания остальной части его собственного имущества и имущества других лиц – участников перевозки. Именно это является основанием для последующего распределения между всеми участниками перевозки убытков, вызванных

подобными расходами или пожертвованиями. В то же время произведенные в интересах лишь одного из участников перевозки убытки или расходы не могут быть отнесены к общей аварии.

Важным признаком общей аварии является преднамеренность расходов и пожертвований. Убытки, возникшие случайно, даже если они и способствовали спасанию судна и груза, не причисляются к общей аварии. Не относятся на общую аварию и такие расходы или затраты, которые хотя и были произведены сознательно, но в таких условиях, при которых они в силу сложившихся обстоятельств были неизбежны, например, убытки, понесенные из-за обрубания обломков или частей судна, которые в результате аварии и так были бы снесены или фактически утрачены.

Признаком общей аварии является разумность понесенных расходов и пожертвований, которая оценивается в каждом конкретном случае с учетом всех обстоятельств. Если для избежания общей опасности имеется несколько путей, то разумным должен считаться тот из них, который позволяет спасти наибольшую по стоимости часть имущества с наименьшими затратами.

Для признания расходов общей аварией они должны носить также чрезвычайный характер. Так, перерасход топлива из-за шторма в ряде случаев можно было бы считать разумными и намеренными расходами, однако ввиду отсутствия чрезвычайности они будут отнесены к обычным расходам по эксплуатации судна.

Наконец, *общей аварией* независимо от наличия перечисленных признаков могут быть признаны только такие расходы, которые являются прямым следствием действий, характеризующих общую аварию. Косвенные убытки, например, связанные с увеличением продолжительности рейса из-за спасания судна, простоем судна из-за несвоевременного прихода его в порт, потери от падения цен на несвоевременно доставленный товар и т.п., – к общей аварии отнесены не будут.

Основным источником, содержащим международные нормы об общей аварии, являются *Йорк-Антверпенские правила об общей аварии*, представляющие собой кодификацию морских обычаев по рассматриваемому вопросу. Первая редакция этих Правил датируется 1864 г., а в настоящее время действует текст Йорк-Антверпенских правил 1974 г., измененный в 1990 г.

Будучи правовым обычаем, Йорк-Антверпенские правила применяются постольку, поскольку в коносаменте, чартере или аварийной подписке содержится специальное указание. В настоящее время условие об их применении включено практически во все проформы чартеров и коносаментов, однако не исключены и случаи, когда такого указания не будет. В этом случае подлежит применению национальное законодательство в соответствии с действующими коллизионными правилами. Национальное законодательство применяется и при составлении, исполнении и оспаривании расчета по определению общей аварии (*диспаши*). Диспаша, будучи трудоемким процессом, требующим специальной подготовки,

составляется специалистами – **диспашерами**, которые, как правило, объединены в диспашерские фирмы или работают при торгово-промышленных палатах. За составление диспаши взимается плата, которая включается в сумму общей аварии.

6.4 Рассмотрение споров, связанных с морской перевозкой

В соответствии с нормами морских конвенций, а также национальных законодательств большинства государств, обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, отправителя, фрахтователя, получателя и пассажира, удостоверяются в письменной форме – **коммерческими актами, актами-извещениями или актами общей формы и другими актами**. В порту иностранного государства эти обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту. Это правило закрепляется, в частности, **ст. 306 КТМ Республики Беларусь**.

Обращения с иском по делам, связанным с перевозками, обязательно предшествует предъявление письменных претензий. Морская перевозка не является исключением из общего правила, поэтому по всем категориям возможных споров международные конвенции, а также нормы национального права предусматривают сроки предъявления претензий.

Так, по **Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. («Гамбургским правилам»)**, уведомление об утрате, повреждении или задержке грузов должны быть сделаны грузополучателем перевозчику не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, либо, если утрата или повреждение не являются очевидными, – в течение 15 календарных дней после передачи груза грузополучателю. Что касается ущерба, вызванного задержкой в сдаче груза, то срок предъявления претензий здесь составляет 60 календарных дней после передачи груза получателю (ст. 19).

КТМ Республики Беларусь устанавливает общий срок предъявления претензий, вытекающих из морской перевозки грузов, пассажиров и багажа – первые 6 месяцев срока исковой давности (ст. 316). Перевозчик же обязан рассмотреть претензию в течение 30 дней и уведомить заявителя об ее удовлетворении или отклонении (ст. 317).

Сроки исковой давности по делам, связанным с морской перевозкой, по **КТМ Республики Беларусь** составляют:

- для требований, вытекающих из морской перевозки грузов, – 1 год (**ст. 312**);
- к требованиям, вытекающим из морской перевозки пассажиров и багажа, тайм- чартера, бербоут-чартера, буксировки, морского страхования, сделок, совершаемых капитаном судна в силу предоставленных ему законом прав, столкновения судов, осуществления спасательных операций, – 2 года применяется двухлетний срок исковой давности (**ст. 313**);

– к остальным требованиям – общие сроки исковой давности, предусмотренные гражданским законодательством (ст. 314).

Глава 29 КТМ Республики Беларусь специально посвящена коллизионным правилам, т.е. определению права, применимого к частноправовым отношениям, связанным с морской перевозкой.

Так, право собственности и другие вещные права на судно и строящееся судно определяются по праву государства, где это имущество зарегистрировано (ст. 319). Право на имущество, затонувшее во внутренних морских водах либо в территориальном море, определяется по праву государства, где это имущество находится. К затонувшим в открытом море судам, находящимся на них грузам и иному имуществу применяется право государства флага судна.

К отношениям из договоров, заключенных в области торгового мореплавания (морской перевозки груза, тайм-чартера, бербоут-чартера, буксировки, морского страхования), применяется право, предусмотренное соглашением сторон, а по договору морской перевозки пассажиров и договору морского круиза - также право, указанное в билете.

При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения сторон определяются по праву государства, где имеет основное место деятельности сторона, являющаяся:

- 1) перевозчиком – в договорах морской перевозки и морского круиза;
- 2) судовладельцем – в тайм-чартере;
- 3) арендодателем – в бербоут-чартере;
- 4) владельцем буксирующего судна – в договоре буксировки;
- 5) страховщиком – в договоре морского страхования (ст. 321).

Отношения из общей аварии регулируются правом государства, во внутренних морских водах либо в территориальном море которого произошло происшествие, вызвавшее общую аварию, если иное не предусмотрено соглашением сторон. Если же происшествие, вызвавшее общую аварию, произошло в открытом море и спор рассматривается в Республике Беларусь, применяются правила, предусмотренные законодательством Республики Беларусь. Наконец, в случаях, когда все лица, интересы которых затронуты общей аварией, принадлежат к одному и тому же государству, применяется право этого государства.

Статья 324 КТМ регулирует выбор применимого права к отношениям по спасанию судна и иного имущества. При отсутствии соглашения о подлежащем применению праве к таким отношениям применяется право государства, во внутренних морских водах или в территориальном море которого имело место спасание, а если спасание имело место в открытом море и спор рассматривается в Республике Беларусь, – применяется законодательство Республики Беларусь. Если спасавшее и спасаемое суда плавают под одним флагом, применяется право государства этого флага независимо от места спасания.

Споры, вытекающие из морской перевозки, рассматриваются государственными судами, компетентными в соответствии с международными соглашениями и нормами национальных гражданско-процессуальных законодательств, а также арбитражными (третейскими судами) в соответствии с соглашением сторон.

На территории Республики Беларусь постоянно действующим арбитражным учреждением является ***Морская арбитражная комиссия при Белорусской торгово-промышленной палате (МАК при БелТНН)***. Она разрешает споры, вытекающие из договорных и других гражданско-правовых отношений, возникающих из торгового мореплавания. Споры разрешаются Комиссией независимо от того, являются сторонами таких отношений субъекты белорусского и иностранного либо только белорусского или только иностранного права. Предметом арбитражного разбирательства могут являться споры по фрахтованию судов, по морской перевозке грузов, морской буксировке судов и иных плавучих объектов, по морскому страхованию и перестрахованию, агентскому и иному обслуживанию морских судов, по спасанию морских судов и иного имущества и т.д. Кроме того, МАК рассматривает споры по купле-продаже, залогу, ремонту морских судов, по использованию судов для научных исследований и иных работ, по столкновению морских судов, а также причинению вреда при осуществлении морского промысла и др.

При отсутствии арбитражного соглашения сторон иск предъявляется в компетентный государственный суд, как правило, по месту нахождения ответчика.

ТЕМА 7 Основы морского страхования судов и грузов

7.1 Возникновение и развитие института морского страхования

Мореплавание всегда было связано с многочисленными случайностями и опасностями. Помимо убытков, связанных с гибелью и повреждениями своих судов, затрат на их спасение, судовладельцы несут затраты на возмещение ущерба, причиненного другим лицам. Владельцам грузовых судов чаще всего приходится сталкиваться с претензиями, вытекающими из утраты или повреждения грузов. Зачастую ответственность судовладельца возникает в результате повреждения причалов, доков и других портовых сооружений.

Бывают случаи, когда столкновения ведут не только к утрате имущества, но и к гибели людей. Вред людям может быть причинен и при других обстоятельствах, например, в ходе погрузочно-разгрузочных работ. Хотя обычно затраты в таких случаях невелики, известны случаи, когда за тяжелое увечье даже одного человека с судовладельца взыскивались сотни тысяч долларов. В этом отношении наиболее характерной является практика американских судов.

Разлив нефти с крупнотоннажного танкера может привести к гибели живых ресурсов моря в радиусе сотен миль, причинить огромный материальный ущерб прибрежным государствам. *Ответственность судовладельцев в таких случаях измеряется миллионами долларов.*

Таким образом, степень рисков, связанных с деятельностью в сфере мореплавания, весьма высока, именно это обстоятельство предопределило выделение морского страхования в отдельный институт права.

С расширением и развитием морской торговли развивалось и совершенствовалось и морское страхование.

Большое значение в развитии морского страхования имело основание в 1766 г. **Ллойда – английской корпорации страховщиков**. Сегодня Ллойд играет ведущую роль на мировом страховом рынке.

Ллойд получил своё название по имени Эдварда Ллойда (Edward Lloyd), владельца кофейни, расположенной на Тауэр стрит, рядом с Тауэром. Это место в XVII в. (ок. 1688 г) было популярно у моряков, купцов, владельцев судов, где они постоянно обменивались новостями.

С 1696 года Ллойд начал выпускать три раза в неделю специальный листок «Новости Ллойда», который выходит и по сей день. Здесь же часто заключались договоры страхования судов, грузов. После Рождества в 1691 г. кофейня переехала ближе к центру Лондонского Сити на Ломбард стрит. Здесь она находилась долго и после смерти Э. Ллойда (1713) до 1774 года. После смерти Э. Ллойда организацию возглавил Юлиус Ангерштейн, ставший, по сути, истинным создателем корпорации «Ллойд» и известный под именем «отец Ллойда».

Юлиус Ангерштейн родился в Санкт-Петербурге. Его отцом был англичанин, а мать — русская. В возрасте 14 лет он вместе с родителями

переехал в Англию. Там он поступил на службу к известному купцу А. Томпсону, постоянному посетителю кофейни Ллойда. Ангерштейн сделался страховщиком и вскоре был избран председателем комитета «Ллойда». В 1811 году сумел официально через парламент оформить статус комитета «Ллойда», что значительно укрепило авторитет «Ллойда» и расширило операции компании.

В 1774 году общество «Ллойда» переехало в здание Королевской биржи в самом центре Сити.

Современное здание Ллойда имеет необычную архитектуру (архитектор Ричард Роджерс) и было построено в 1986 г. Оно стоит на месте старого римского форума. В июле 2013 года здание Ллойда было куплено второй по размеру китайской страховой компанией Ping An Insurance за £260 млн. у немецкой финансовой группы Commerzbank.

В главном зале внутри здания находится колокол с «Лутины», который был снят с одноименного судна. Этот колокол в ранние времена деятельности Ллойда использовался для оповещения о событиях. Если судно приходило в порт или поступали известия о спасении судна, колокол звонил дважды, если приходили плохие известия, то колокол звонил один раз. В настоящее время колокол используется только по особым случаям (торжественные даты, церемонии приёма почётных гостей и т.п.). Во всех этих случаях колокол звонит дважды. И только несколько раз за последнее время колокол звонил один раз в связи с трагическими событиями в мире: 11 сентября 2001 г., Азиатское цунами, террористическая атака в Лондоне 7 июля 2005 года.

Между 1688 и 1807 гг. одним из основных видов бизнеса являлось страхование морских судов, участвующих в торговле рабами. Британские корабли перевезли более 3,25 млн рабов. За этот же период пропало/утонуло 1053 британских судна, связанных с торговлей рабами.

Современный Ллойд не является страховой компанией в обычном понимании этого слова, а представляет собой **страховой рынок**, на котором встречаются члены корпорации «Ллойд».

Сама по себе корпорация «Ллойд» не берёт на себя ответственность по договорам страхования, предоставляя это членам синдикатов Ллойда.

В России по Закону от 5 июля 1846 г. страхование грузов и судов от морских опасностей разрешалось вести как отдельным лицам, имеющим право вступать в договоры, обществам или товариществам, так в равной степени и иностранным учреждениям через своих уполномоченных.

Советская власть декретом от 28 ноября 1918 г. ликвидировала все частные страховые общества. Проведение всех видов страхования было объявлено государственной монополией.

В настоящее время правовое регулирование деятельности в данной сфере осуществляется в соответствии с Указом президента РБ от 25.08.2006 г. № 530; разделом X КТМ РБ.

7.2 Основные термины, применяемые в морском страховании

Страховщик – лицо, осуществляющее страховые операции («Ингосстрах», «Ллойд» и т.д.).

Страхователь – лицо, страхующее у страховщика имущество или иное материальное благо (интерес).

Страховой случай – наступление предусмотренного договором страхования события.

Страховой риск – предусмотренная договором опасность (пожар, столкновение судов и т.п.), при наступлении которой возникает обязанность страховщика возместить причиненный ущерб.

Страховое возмещение — сумма, которую выплачивает страховщик страхователю в возмещение убытков, возникших вследствие наступления предусмотренного договором страхового случая.

Страховая стоимость – фактическая (действительная) стоимость застрахованного имущества или иного материального блага.

Страховая сумма – сумма, на которую страхователь по договору страхования страхует соответствующий интерес.

Страховая премия – взнос, вносимый страхователем страховщику в соответствии с условиями договора страхования в качестве платы за страхование.

Ставка премии – плата за страхование, выраженная в долях от страховой суммы.

Полис, страховой сертификат – наиболее часто употребляемые в страховании документы, подтверждающие наличие договора страхования и содержащие его условия.

Выгодоприобретатель – третье лицо, хотя и не принимающее участия в заключении договора страхования, но приобретающее по договору право на получение страхового возмещения при наступлении страхового случая, поскольку страхование осуществляется в его интересах.

Объект страхования – страхуемый имущественный интерес.

Абандон (фр. *Abandon*) – отказ страхователя от своих прав на застрахованный объект (судно, груз) в пользу страховщика при получении от него полной страховой суммы.

Авуар (фр. *Avoir*) – синоним «активы» (денежные средства, векселя, аккредитивы, ценные бумаги, счета в банках и т. п.), часть страхового баланса.

Аддендум (лат. *Addere*) – дополнение к уже заключенному договору.

Аквизитор (лат. *Acquisitor*) – страховой агент или брокер (маклер), занимающийся привлечением (аквизицией) новых страхователей.

Брутто-ставка (*Gross rate*) – полная тарифная ставка страхового взноса, представляющая сумму нетто-ставки, обеспечивающей выплаты при страховых случаях, нагрузки и надбавки к нетто-ставке, предназначенной для покрытия непредвиденных расходов, расходов на проведение

предупредительных мероприятий, на ведение дела и формирование плановой прибыли.

Карго (*Cargo*) – страхование грузов или имущества, перевозимых морским судном с целью получения фрахта.

Каско (*Hull Insurance*) – страхование средств транспорта (судов, самолетов, автомобилей). Не включает в себя страхование пассажиров, перевозимого имущества, ответственности перед третьими лицами и т.д.

Полис (*Policy*) – юридическое подтверждение договора страхования.

Форс-мажор (*Force major, Act of God*) – непреодолимая сила, чрезвычайное событие, при котором страхователь и страховщик освобождаются от своих обязательств (война, смена общественнополитического строя и т. п.).

Франшиза (*Franchise*) – условие, освобождающее страховщика от уплаты страхового возмещения, когда убытки не превышают определенного процента от страховой суммы.

Франшиза бывает двух видов: безусловная и условная. Безусловная франшиза освобождает страховщика при любом размере убытка от уплаты страхового возмещения в той части, которая не превышает обусловленный франшизой процент (если весь убыток не превышает этот процент, то страховое возмещение вообще не выплачивается). При условной франшизе страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения, если убыток не превышает установленный процент от страховой суммы. Но если убыток превышает этот процент, то страховое возмещение выплачивается полностью без какого-либо вычета.

7.3 Правовая основа морского страхования

Правовую основу морского страхования составляет договор морского страхования, а также правила клубов взаимного страхования судовладельцев.

Правовые нормы морского страхования находят свое закрепление в соответствующих *договорах страхования*. Договор морского страхования представляет собой гражданско-правовую сделку. Это двустороннее письменное соглашение, в силу которого страховая организация обязуется при наступлении страхового случая возместить понесенный ущерб вследствие этого события указанному в договоре страхователю или иному лицу (выгодоприобретателю), уполномоченному на ее получение, а страхователь обязуется уплачивать страховые платежи (страховые премии), назначенные страховщиком. В результате заключенного договора морского страхования между страхователем и страховщиком складываются определенные правоотношения, которые направлены на удовлетворение имеющихся страховых интересов.

В качестве **страховой организации**, участвующей в заключении договора морского страхования, могут выступать *акционерная страховая компания, клуб взаимного страхования, страховая корпорация Ллойд*.

Любая страховая организация применительно к заключаемому договору страхования это **страховщик**; если говорить более конкретно – **морской страховщик**. **Страхователи** – судовладелец, морской перевозчик (фрахтователь), грузовладелец, пассажир или член экипажа морского судна, а также другие физические или юридические лица.

Процесс морского страхования в контексте заключаемого договора морского страхования показан на рисунке 7.1.

Заключение договора морского страхования всегда обусловлено страховым интересом, который имеют судовладелец (перевозчик), грузовладелец или иное лицо в обеспечении объекта морского страхования (судна, груза, фрахта и т.д.). При этом исходя из оценки объекта морского страхования и других факторов (рисковых обстоятельств), выражающих степень опасности предполагаемого морского предприятия, страховщик связывает заключение договора морского страхования со своей стороны с безусловным обязательством страхователя внести назначенные страховые платежи (целиком или в рассрочку). Для страхователя назначенные страховые платежи – плата за риск. Для морского страховщика назначенные страховые платежи – денежное выражение оцененного риска. Поочередно вносимые страховые платежи всегда характерны для деятельности клубов взаимного страхования судовладельцев. Здесь все зависит от того, как фактически сложится прохождение заключенных договоров морского страхования между судовладельцами, объединенными в клуб.

В этой связи клуб взаимного страхования первоначально назначает судовладельцам-страхователям **авансовые (предварительные) страховые платежи**, т.е. *advance calls*. Затем могут последовать требования клуба к судовладельцам об уплате **дополнительных страховых платежей**, т.е. *supplementary calls* или *additional calls*. Эти требования клуба возникают, когда авансовых страховых платежей явно не хватает клубу для выполнения своих обязательств о выплате страхового возмещения по заключенным договорам морского страхования со своими членами. Кроме того, в отдельных случаях клуб может потребовать от судовладельцев-членов уплаты **чрезвычайных страховых платежей**, т.е. *catastrophe calls*, когда налицо огромные имущественные убытки (например, разлив нефти и т.п.), требующие адекватного страхового возмещения, при полном соблюдении норм международного морского права (если речь идет, например, о загрязнении моря с борта судна).

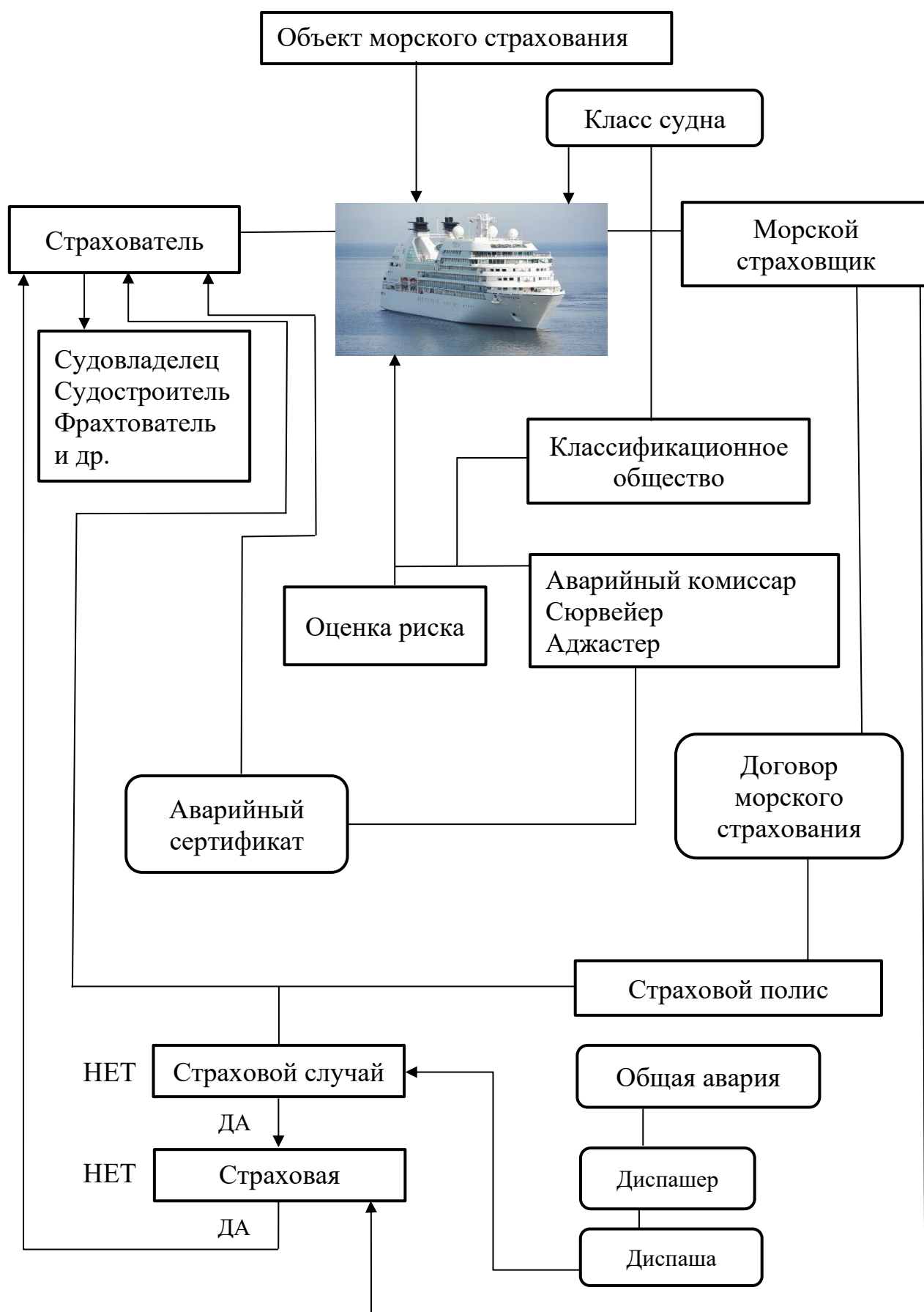


Рисунок 7.1 – Процесс морского страхования |

Страховые платежи – это плата за морское страхование, через которые страхователь удовлетворяет свой страховой интерес. В определенной мере это одновременно издержки страхователя, обусловленные морским предприятием. Для морского страховщика поступающие страховые платежи в счет заключаемого договора морского страхования – это источник формирования страхового фонда и других целевых фондов, которые в будущем (если произойдет страховой случай) предназначаются на выплату страхового возмещения страхователю. Страховые платежи (взносы), уплачиваемые при заключении договора морского страхования в акционерную страховую компанию, в международной страховой практике носят название *premium income* (**страховая премия**), а те же страховые платежи (взносы), уплачиваемые клубу взаимного страхования, называются *call*.

Применительно к конкретному содержанию заключаемого договора морского страхования назначенные страхователю страховые платежи могут быть *фиксированными* (окончательными) и *нефиксированными* (подлежащими доплате).

Чрезвычайные страховые платежи подлежат безусловной уплате судовладельцами – членами клуба независимо от ранее внесенных авансовых и дополнительных страховых платежей. Отказ судовладельца оплатить назначенные ему клубом взаимного страхования дополнительные или чрезвычайные страховые платежи может повлечь за собой меры административного воздействия, вплоть до исключения из членов клуба и лишения таким образом необходимой ему страховой защиты.

Критерием для исчисления авансовых, дополнительных и чрезвычайных страховых платежей для судовладельцев – членов клуба взаимного страхования служит **брутто-валовая вместимость судов**, в отношении которых заключены договоры морского страхования. Авансовые, дополнительные и чрезвычайные страховые платежи берутся в каком-либо проценте от брутто-валовой вместимости судов, который устанавливает правление клуба взаимного страхования.

На практике нефиксированные страховые платежи встречаются также при заключении соответствующих договоров морского страхования в акционерных страховых компаниях. Особенно часто это имеет место при страховании грузов, предназначенных к морской перевозке, отгрузка которых осуществляется достаточно крупными партиями и на регулярной основе. Нефиксированный характер страховых платежей здесь, применительно к конкретным условиям заключаемого договора морского страхования, может быть выражен через обозначенную морским страховщиком **минимальную страховую премию** (*minimum premium income*) и **депозит страховой премии** (*premium income in advance*). В качестве назначаемой страхователю морским страховщиком **минимальной страховой премии** указывается конкретная денежная сумма страхового платежа, которая должна быть оплачена в акционерную страховую

компанию независимо от фактических результатов операций морского перевозчика. Минимальная страховая премия никогда не может быть возвращена страхователю, даже в том случае, если договор морского страхования будет признан недействительным с момента заключения. **Депозит страховой премии** – это авансовый страховой платеж, назначенный страхователю морским страховщиком в счет заключенного договора морского страхования. Первоначально внесенная сумма депозита корректируется с учетом фактического положения дел у страхователя (например, количеством отправленных грузовых партий) в течение срока действия договора морского страхования и при окончательном расчете между страхователем и страховщиком, когда срок ранее заключенного договора морского страхования полностью истек. Любой страховой платеж, независимо от фиксированного или нефиксированного его характера, должен оплачиваться страхователем в валюте страхования.

Аналогичным образом в валюте страхования указывается страховая сумма и страховое возмещение по условиям договора морского страхования.

7.4 Классификация морского страхования

Морское страхование (англ. *Marine Insurance*) – отрасль страхования, охватывающая виды страхования, где в качестве объекта выступают имущественные интересы, связанные с судами морского и речного флота.

Объектом морского страхования может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием. За объект морского страхования, например, может быть принято *судно*, в т.ч. *строящееся судно*, *груз*, *фрахт*. Сюда же относятся *плата за проезд пассажиров*, *плата за пользование судном*, *ожидаемая от груза прибыль* и другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования. В качестве объекта морского страхования могут быть признаны *заработанная плата* и *иные причитающиеся капитану судна суммы*, в том числе *расходы на репатриацию*, *ответственность судовладельца перед третьими лицами*. Объект морского страхования должен быть указан в договоре морского страхования.

В соответствии со **ст. 204. Добровольное страхование КТМ РБ** «В области торгового мореплавания может осуществляться добровольное страхование жизни, здоровья и имущества пассажиров, грузов и багажа, фрахта, жизни и здоровья членов экипажа судна, находящихся на борту судна при исполнении ими трудовых обязанностей, судна, в том числе строящегося судна, гражданской ответственности за вред, причиненный жизни, здоровью и (или) имуществу других лиц, в соответствии с законодательством Республики Беларусь».

Обязательное страхование в области торгового мореплавания осуществляется в соответствии с законами Республики Беларусь и актами Президента Республики Беларусь.

По **форме морское страхование** может быть:

1. **Договорное.** Предполагает заключение договора морского страхования со страховщиком, который за определённую плату (страховую премию) обязуется возместить страхователю или выгодоприобретателю убытки, причиненные страховым случаем. Договорное морское страхование является одним из первых видов страхования. Первый известный договор морского страхования был заключён в 1347 году.

2. **Взаимное.** Взаимное страхование осуществляется в клубах взаимного страхования. Клубы взаимного страхования впервые возникли в Англии после 1720 года. Особенностью взаимного страхования является то, что возможные убытки члена клуба взаимного страхования возмещаются из общего фонда, формируемого за счет взносов членов клуба.

Одна из отличительных особенностей договора морского страхования – **абандон** (*статья 206 КТМ Республики Беларусь*). Правовой и экономический смысл абандона заключается в возможности отказа страхователя от своих прав на застрахованное судно и/или перевозимый этим судном груз с целью получения от страховщика всей (100%) страховой суммы. Заключая договор морского страхования, страхователь обязан объявить денежную сумму, на которую он страхует соответствующий интерес, т.е. **страховую сумму**. В случае абандона страховая сумма выплачивается страхователю или выгодоприобретателю, а права на застрахованное имущество переходят к страховщику. Основанием для заявления абандона со стороны страхователя или выгодоприобретателя по договору морского страхования служат:

- пропжа судна без вести;
- уничтожение судна и/или груза (полная фактическая гибель);
- экономическая нецелесообразность восстановления или ремонта судна (полная конструктивная гибель);
- экономическая нецелесообразность устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения;
- захват судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более чем шесть месяцев.

Заявление об абандоне (*notice of abandonment*) (*статья 207 КТМ Республики Беларусь*) должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев с момента окончания срока или наступления обстоятельств, удостоверяющих юридический факт пропжи судна без вести, полной фактической или конструктивной гибели и т.д. Правовые нормы требуют от страхователя или выгодоприобретателя по договору морского страхования, чтобы заявление об абандоне было сделано в безусловной форме. Это значит, что заявление об абандоне не может быть взято страхователем или выгодоприобретателем обратно. По истечении шести месяцев страхователь или выгодоприобретатель утрачивает право на абандон и может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

Международная правоприменительная практика различает **абандон судна** (*abandonment of the vessel*) и **рейсовый абандон** (*abandonment of the voyage*).

Абандон судна означает отказ страхователя от имущественных прав на застрахованное судно в пользу морского страховщика с целью получения от него всей страховой суммы, предусмотренной условиями данного договора морского страхования.

Рейсовый абандон означает отказ перевозчика от преодоления морской перевозки вследствие морского происшествия, когда судно утратило мореходные качества и не может дальше использоваться для перевозки находящегося на его борту груза в порт выгрузки. Факт рейсового абандона не означает утрату груза, ранее принятого к морской перевозке. Имеется в виду, что либо полностью, либо частично этот груз был спасен и передан в распоряжение грузовладельца. Например, в порту-убежище, т.к. дальнейшая перевозка груза морским путем каким-либо грузовым судном невозможна или экономически нецелесообразна. Момент заявления судовладельцем рейсового абандона морскому страховщику означает юридический факт прекращения общей аварии и всех связанных с ней расчетов

Виды морского страхования

Различают следующие виды морского страхования:

1. *Морское (речное) КАСКО* – страхование корпуса и оборудования судна. К основным рискам, покрываемым морским каско относят:

- столкновение судов между собой;
- тяжелые погодные условия;
- посадка на мель;
- пожар, взрыв, удар молнии;
- общая авария;
- другие риски.

2. *Страхование грузов*. При страховании грузов широкое распространение получили Оговорки Института Лондонских страховщиков. Данные правила, разработанные британскими страховщиками, применяют практически все страховые компании в мире, занимающиеся страхованием грузов. Правила предполагают три основных варианта страхования:

- от всех рисков (*Against all risks – AR*);
- с ответственностью за частную аварию (*With particular average – WPA*);
- без ответственности за частную аварию (*Free from particular average – FPA*).

3. *Страхование фрахта*. Страхованию подлежит валовая сумма фрахта, включающая прибыль судовладельца и расходы по страхованию.

4. *Страхование гражданской ответственности судовладельцев*. Осуществляется чаще всего через клубы взаимного страхования на условиях, выработанных этими организациями.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе / Комитет по внутреннему транспорту. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту, Организация Объединенных Наций. – Нью-Йорк, Женева, 2011. – 86 с.
2. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь: принят Палатой представителей 13 октября 1999 г.: одобр. Советом Респ. 28 октября 1999 г.: текст Кодекса по состоянию на 4 янв. 2010 г. – Минск, 2010. – 76 с.
3. Джунусова, Д.Н. Международное морское право: учебное пособие / Д. Н. Джунусова. – Астрахань: Астраханский государственный университет, изд. дом «Астраханский университет», 2012. – 328 с.
4. Гуцуляк, В.Н. Международное морское право: учебник/ В.Н. Гуцуляк. – М.: Феникс, 2006. – 410 с.
5. Авраменко, И.М. Международное морское право: учебное пособие / И.М. Авраменко. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. – 448 с.
6. Транспорт и связь в Республике Беларусь: статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редкол.: И.В. Медведева (пред. ред. кол.) [и др.]. – Минск, 2018. – 114 с.

РАЗДЕЛ КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ

Перечень контрольных вопросов

1. Понятие международного морского права и его особенности.
2. Классификация и кодификация норм международного морского права.
3. Понятия, принципы и источники международного морского права.
4. Субъекты современного международного морского права.
5. Государство как основной субъект международного публичного морского права.
6. Международные организации – субъекты международного морского права.
7. Правовое понятие судна.
8. Название судна, его функции и правовое значение.
9. Государственная регистрация судна. Порядок регистрации, предъявляемые документы.
10. Судовые документы, их состав и назначение.
11. Экипаж морского судна, состав и правовой статус.
12. Капитан судна, его основные функции, права и ответственность.
13. Современная международно-правовая классификация морских пространств.
14. Внутренние морские воды, понятие и правовой статус.
15. Территориальное море, понятие и правовой статус.
16. Прилежащая зона, понятие и правовой статус.
17. Исключительная экономическая зона, понятие и правовой статус.
18. Открытое море, понятие и правовой статус.
19. Арктика, определение и правовой статус.
20. Антарктика, определение и правовой статус.
21. Международные проливы, определение и правовой статус.
22. Континентальный шельф, определение и правовой статус.
23. Международно-правовое регламентирование предотвращения загрязнения моря с судов.
24. Международно-правовая система обеспечения безопасности мореплавания.
25. Системы управления движением судов, виды и назначение.
26. Пиратство и морской терроризм.
27. Международная морская организация (ИМО).
28. Основные международно-правовые акты, регулирующие морскую перевозку грузов.
29. Коносамент, понятие и значение.
30. Понятие и основные условия договора фрахтования (чартера).
31. Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер).
32. Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер).
33. Международно-правовое регулирование морской перевозки грузов.
34. Понятие общей аварии.

35. Признаки общей аварии.
36. Основные виды общей аварии.
37. Распределение общей аварии.
38. Возникновение и развитие института спасания.
39. Спасание людей, правовое регулирование.
40. Спасание имущества, правовое регулирование.
41. Столкновение судов, общие положения.
42. Условия ответственности за столкновение судов.
43. Убытки, подлежащие возмещению при столкновении судов.
44. Столкновения судов с портовыми сооружениями.
45. Формы и виды морского страхования.
46. Основные термины морского страхования.

Тематика рефератов

1. Ответственность организаций водного транспорта за экологический ущерб.
2. Правовое обеспечение перевозки опасных грузов.
3. Права и обязанности грузоотправителя на морском транспорте.
4. Права и обязанности грузоотправителя на речном транспорте.
5. Порядок возмещения морального вреда при нарушении договора перевозки грузов и пассажиров.
6. Правовое регулирование морского судоходства в Республике Беларусь.
7. Международное морское право в национальном законодательстве Республики Беларусь.
8. Национальное законодательство по обеспечению безопасности судоходства в Республике Беларусь.
9. Национальное законодательство о морском страховании.
10. История развития морского страхования (Лондонский Лойд).
11. Морское страхование как один из способов борьбы с пиратством.
12. Пиратство XX и XXI вв.
13. Международно-правовой состав пиратства.
14. Терроризм на море.
15. Крупные аварии пассажирских судов.
16. Крупные аварии транспортных судов.
17. Исследование состояния логистической системы РБ.
18. Экономическая оценка основных портов, используемых для белорусского экспорта и импорта.
19. Экологические аспекты внутреннего судоходства.
20. Правовое регулирование предотвращения загрязнения морской среды.
21. Правовой режим внутренних водных путей по законодательству Республики Беларусь.

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Учебная программа по учебной дисциплине «Морское право» разработана для специальности 1-37 03 02 «Кораблестроение и техническая эксплуатация водного транспорта».

Целью изучения учебной дисциплины является получение правовых знаний, применяемых в торговом мореплавании, как на судах внутреннего, так и смешанного плавания.

Основными задачами дисциплины являются: дать обучающимся знания о международном морском праве как системе правовых принципов и норм, закрепляющих и регулирующих порядок совместного использования и охраны субъектами международного права вод мирового океана, обеспечение безопасности мореплавания в указанных территориальных пространствах и правовой статус различных видов морских территорий.

Дисциплина базируется на знаниях, полученных при изучении таких дисциплин как: «Порты и портовые сооружения», «Водные пути и технический флот», «Экономика водного транспорта», «Организация производства и управление предприятиями водного транспорта». Знания и умения, полученные студентами при изучении данной дисциплины, необходимы для прохождения практики и написания дипломного проекта.

В результате освоения дисциплины «Морское право» студент должен:

знать:

- основные категории и понятия международного морского права, его принципы, формы и методы;
- правовой статус морского судна и экипажа;
- классификацию морских пространств;
- правовое обеспечение безопасности мореплавания и защиты окружающей среды;
- положения Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь;
- положения Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь;
- правовой статус Международной морской организации (ИМО);
- основы страхования грузов и судов.

уметь:

- системно применять международно-правовые источники международного морского права для регулирования морских отношений государств, в том числе и в случаях, когда такие отношения регулируются нормами нескольких отраслей международного права;
- выявлять реальные международно-правовые позиции государств в области морской деятельности;
- анализировать и применять доктрины наиболее квалифицированных специалистов по международному морскому праву;

- оценивать соотношение норм международного морского права и национального морского законодательства применительно к конкретным вопросам морской деятельности;
- составлять проекты аналитических разработок, экспертных заключений по проблемам морского права;
- самостоятельно изучать новые юридические вопросы, возникающие в связи с современной морской деятельностью, и обосновывать предлагаемые решения морской проблемы предметными ссылками на применимые нормы морского права;
- обосновывать позицию государства в рамках международного морского права.
- обсуждать содержание международно-правовых источников и литературы по морскому праву.

владеть:

- умением устных выступлений по правовым вопросам, в том числе, в состязательных процедурах, аргументирования и отстаивания своей точки зрения в устной полемике;
- умением ведения дискуссии, деловых переговоров, осуществления посредничества с целью достижения компромисса участниками юридического конфликта, управления коллективом;
- умением консультирования по правовым вопросам.

Освоение данной учебной дисциплины должно обеспечить формирование следующих компетенций:

СК-11. Обладать навыками по эксплуатации маломерных судов на внутренних водных путях и морских путях, владеть информацией о принципах и правовых нормах, устанавливающих режим морских пространств и регламентирующих отношения между государствами по вопросам использования Мирового океана.

УК-6. Обладать способностью к самостоятельному обучению.

Согласно учебному плану для очной формы получения высшего образования на изучение учебной дисциплины отведено всего 90 ч., из них аудиторных – 34 часа.

Распределение аудиторных часов по курсам, семестрам и видам занятий приведено в таблице 1.

Таблица 1.

Очная форма получения высшего образования					
Курс	Семестр	Лекции, ч.	Лабораторные занятия, ч.	Практические занятия, ч.	Форма текущей аттестации
2	3	34	—	—	зачет

СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОГО МАТЕРИАЛА

Раздел I.Общетеоретические вопросы морского права

Тема 1.1. Понятие, сущность, источники и система международного морского права

Понятие международного морского права. Субъекта международного морского права. Источники международного морского права. Принципы международного морского права. Кодификация международного морского права.

Тема 1.2. Международно-правовая классификация морских пространств

Современная классификация морских пространств. Внутренние морские воды. Территориальное море. Прилежащая зона. Исключительная экономическая зона. Открытое море. Архипелажные воды. Арктика. Антарктика. Международные проливы. Международные каналы. Континентальный шельф. Международный район морского дна.

Раздел II. Международные морские организации, осуществляющие функции в области морской деятельности

Тема 2.1. Понятие и виды международных морских организаций

Международная морская организация (ИМО). Международные межправительственные организации, обладающие определенной компетенцией в области морской деятельности. Международные неправительственные организации.

Раздел III. Правовое регулирование морского судоходства в Республике Беларусь

Тема 3.1. Структура водного транспорта Республики Беларусь Внутренний водный транспорт. Морской транспорт.

Тема 3.2. Развитие водного транспорта Республики Беларусь

Анализ состояния и пути развития водного транспорта Республики Беларусь. Направления развития внутреннего водного и морского транспорта. Нормативные правовые акты. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь.

Раздел IV. Правовой статус морского судна

Тема 4.1. Понятие морского судна, юридическая классификация морских судов

Понятие морское судна по международному морскому праву. Правовая классификация морских судов. Право собственности на морские и речные суда.

Тема 4.2. Флаг судна

Порядок представления права плавания под национальным флагом. Проблематика удобных флагов.

Тема 4.3. Идентификационные признаки судна

Название судна. Позывной сигнал.

Тема 4.4. Государственная регистрация судна, судовые документы

Регистрация судов и ее правовое значение. Судовые документы и их правовое значение.

Тема 4.5. Правовой статус экипажа морского судна, его состав, требования к членам экипажа. Правовой статус капитана морского судна

Судовой экипаж, командный состав и судовая команда. Минимальный состав экипажа. Квалификация членов судового экипажа. Международные нормы и стандарты в отношении квалификации и комплектования судовых экипажей. Правовое положение капитана морского судна.

Раздел V. Безопасность судоходства и охрана окружающей среды

Тема 5.1. Международное право и национальное законодательство по обеспечению безопасности судоходства

Понятие безопасности мореплавания. Методы обеспечения безопасности мореплавания. Портовый контроль. Выпуск судов в море. Понятие и виды аварийных случаев с судами. Лоцманская проводка судна.

Тема 5.2. Международное право и национальное законодательство об охране морской среды

Основные источники загрязнения морской среды. Нормативно-правовое регулирование борьбы с загрязнениями морской среды. Конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г.

Раздел VI. Кодекс торгового мореплавания

Тема 6.1. Морская перевозка грузов

Общие положения осуществления морской перевозки грузов. Понятие и виды договора морской перевозки груза. Международно-правовое регулирование морской перевозки грузов.

Тема 6.2. Столкновения судов

Правовое регулирование столкновения судов. Юридический состав правонарушения при столкновении судов. Убытки от столкновения судов. Распределение убытков.

Тема 6.3. Спасение судов и другого имущества

Возникновение правового института спасания на море. Международные и национальные правовые акты, регулирующие спасание на море. Договор спасания.

Тема 6.4. Общая авария и ограничение ответственности по морским требованиям

Понятие и признаки общей аварии. Международные правовые акты и национальное законодательство об общей аварии. Расчет убытков, относящихся к общей аварии. Оформление общей аварии.

Раздел VII. Основы морского страхования судов и грузов

Тема 7.1. Морское страховое законодательство

Возникновение и развитие института морского страхования. Основные термины, применяемые в морском страховании

Тема 7.2. Классификация морского страхования

Морское страхование, его сущность и формы морского страхования.

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ КАРТА УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

Номер раздела, темы	Название раздела, темы, занятия	Количество аудиторных часов	Количество часов УСП	Литература	Форма контроля знаний
		Лекции			
1	2	3	4	5	6
3 семестр					
1.	Общетеоретические вопросы морского права	10			Контрольная работа
1.1.	Понятие, сущность, источники и система международного морского права	6		[1–3, 5]	
1.2.	Международно-правовая классификация морских пространств	4		[1–3, 5, 10]	Реферат
2.	Международные морские организации, осуществляющие функции в области морской деятельности	2			
2.1.	Понятие и виды международных морских организаций	2		[1–3, 5]	
3.	Правовое регулирование морского судоходства в Республике Беларусь	6			
3.1	Структура водного транспорта Республики Беларусь	2		[6–8]	Реферат
3.2	Развитие водного транспорта Республики Беларусь	4		[6–8]	Реферат
4.	Правовой статус морского судна	6			Контрольная работа
4.1.	Понятие морского судна, юридическая классификация морских судов	1		[1–3, 5, 15, 16]	Реферат

1	2	3	4	5	6
4.2.	Флаг судна	1		[1–3, 5, 15, 16]	
4.3.	Идентификационные признаки судна	1		[1–3, 5, 15, 16]	
4.4.	Государственная регистрация судна, судовые документы	1		[1–3, 5, 15, 16]	
4.5.	Правовой статус экипажа морского судна, его состав, требования к членам экипажа. Правовой статус капитана морского судна	2		[1–3, 5, 15, 16]	Реферат
5.	Безопасность судоходства и охрана окружающей среды	2			
5.1	Международное право и национальное законодательство по обеспечению безопасности судоходства	1		[1–3, 5, 15, 16]	Реферат
5.2	Международное право и национальное законодательство об охране морской среды	1		[1–3, 5, 15, 16]	Реферат
6.	Кодекс торгового мореплавания	4			
6.1.	Морская перевозка грузов	1		[1–3, 5, 15, 16]	
6.2.	Столкновения судов	1		[1–3, 5, 15, 16]	
6.3.	Спасение судов и другого имущества	1		[1–3, 5, 15, 16]	
6.4.	Общая авария и ограничение ответственности по морским требованиям	1		[1–3, 5, 15, 16]	Реферат
7.	Основы морского страхования судов и грузов	4			Контрольная работа
7.1.	Морское страховое законодательство	2		[1–5]	Реферат
7.2.	Классификация морского страхования	2		[1–5]	Реферат
	Итого за семестр	34			зачет
	Всего аудиторных часов	34			

ИНФОРМАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

Список литературы

Основная литература

1. Гуцуляк, В.Н. Международное морское право: учебник/ В.Н. Гуцуляк. – М.: Феникс, 2006. – 410 с.
2. Авраменко, И.М. Международное морское право: учебное пособие / И.М. Авраменко. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. – 448 с.
3. Джунусова, Д.Н. Международное морское право: учебное пособие / Д. Н. Джунусова. – Астрахань: Астраханский государственный университет, изд. дом «Астраханский университет», 2012. – 328 с.

Дополнительная литература

4. Далер, О. Основы морского страхования: учебное пособие / О. Далер. – СПб.: изд. дом Сентябрь, 2002. – 300 с.
5. Анцелевич, Г.А. Международное морское право: учебник / Г.А. Анцелевич. – К.: изд. дом Слово, 2004. – 400 с.
6. Министерство транспорта Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Водный транспорт. – Минск, 2019. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/ru/activity-aqua-structure-ru>. – Дата доступа: 09.11.2019.
7. Транспорт и связь в Республике Беларусь: статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редкол.: И.В. Медведева (пред. ред. кол.) [и др.]. – Минск, 2018. – 114 с.
8. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы: утв. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 28.04.2016 № 345. – Минск: 2016. – 33 с.

Нормативные правовые акты:

9. Устав Организации Объединенных Наций (Вместе с «Правилами процедуры Генеральной Ассамблеи») (Принят в г. Сан-Франциско 26.06.1945).
10. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года Ратифицирована 26.02.1997 №30-ФЗ.
11. Конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 года с Протоколом 1988 года (Принята Резолюцией Ассамблеи ИМО 11.12. 1994).
12. Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973/1978 года (МАРПОЛ 73/78).
13. Конвенция о спасании 1989 года. Ратифицирована 17.12.1998 №186-ФЗ.
14. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1992 года. Ратифицирована 06.01. 2001 №22-ФЗ.

15. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь: принят Палатой представителей 13 октября 1999 г.: одобр. Советом Респ. 28 октября 1999 г.: текст Кодекса по состоянию на 4 янв. 2010 г. – Минск, 2010. – 76 с.

16. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь: принят Палатой представителей 29 мая 2002 г.: одобр. Советом Респ. 6 июня 2002 г.: текст Кодекса по состоянию на 4 янв. 2010 г. – Минск, 2010. – 56 с.

Средства диагностики результатов учебной деятельности

Оценка уровня знаний студента производится по десятибалльной шкале в соответствии с критериями, утвержденными Министерством образования Республики Беларусь.

Для оценки достижений студента рекомендуется использовать следующий диагностический инструментарий:

- проведение текущих контрольных работ (заданий) по отдельным темам;
- выступление студента на конференции по подготовленному реферату;
- сдача зачета по дисциплине.

Методические рекомендации по организации и выполнению самостоятельной работы студентов

При изучении дисциплины рекомендуется использовать следующие формы самостоятельной работы:

- подготовка рефератов по индивидуальным темам, в том числе с использованием патентных материалов;
- проработка тем (вопросов), вынесенных на самостоятельное изучение.